

# Canada Gazette

## Part I



# Gazette du Canada

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 19, 2020

OTTAWA, LE SAMEDI 19 DÉCEMBRE 2020

### Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 8, 2020, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at [TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### Avis au lecteur

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 8 janvier 2020 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse [TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

**TABLE OF CONTENTS**

<b>Government notices</b> .....	3763
Appointments.....	3782
Appointment opportunities.....	3809
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	3813
Office of the Chief Electoral Officer .....	3813
<b>Commissions</b> .....	3814
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	3824
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	3825
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	4302

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Avis du gouvernement</b> .....	3763
Nominations .....	3782
Possibilités de nominations .....	3809
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes.....	3813
Bureau du directeur général des élections ....	3813
<b>Commissions</b> .....	3814
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	3824
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	3825
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	4304

## GOVERNMENT NOTICES

### DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

#### CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to the substance phenol, dimethyl-, phosphate (3:1), also known as trixylyl phosphate*

Whereas the substance trixylyl phosphate (Chemical Abstracts Service [CAS] Registry Number 25155-23-1) is specified on the *Domestic Substances List*;<sup>1</sup>

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have conducted a screening assessment of the substance under section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;<sup>2</sup>

And whereas the ministers suspect that the information concerning a significant new activity in relation to the substance may contribute to determining the circumstances in which the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, notice is hereby given that the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List*, pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to any significant new activities relating to the substance, as set out in this notice.

#### Public comment period

Any person may, within 60 days of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and can be submitted using the online reporting system available through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](#), or be sent by mail to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Québec K1A 0H3, or by email to [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca).

<sup>1</sup> SOR/94-311

<sup>2</sup> S.C. 1999, c. 33

## AVIS DU GOUVERNEMENT

### MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

#### LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

*Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la substance phosphate de trixylyle*

Attendu que la substance phosphate de trixylyle (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Services [CAS] 25155-23-1) est inscrit sur la *Liste intérieure*<sup>1</sup>;

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont effectué une évaluation préalable de cette substance en vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>2</sup>;

Et attendu que les ministres soupçonnent que des renseignements concernant une nouvelle activité mettant en cause ladite substance peuvent contribuer à déterminer dans quelles circonstances cette substance est toxique ou pourrait le devenir au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Avis est donné par les présentes que le ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à toute nouvelle activité mettant en cause les substances, conformément au présent avis.

#### Période de consultation publique

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, soumettre des commentaires au ministre de l'Environnement à l'égard de la présente proposition. Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis, et peuvent être envoyés au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](#), ou être transmis par la poste au Directeur général, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, ou par courrier électronique à l'adresse [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca).

<sup>1</sup> DORS/94-311

<sup>2</sup> L.C. 1999, ch. 33

The screening assessment for this substance may be obtained from the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

### Jacqueline Gonçalves

Acting Assistant Deputy Minister  
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

### ANNEX

#### 1. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

25155-23-1

#### 2. Part 2 of the List is proposed to be amended by adding the following in numerical order:

Column 1 Substance	Column 2 Significant new activity for which the substance is subject to subsection 81(3) of the Act
25155-23-1 S'	<p>1. The use of the substance trixylyl phosphate in the manufacture of any of the following products such that the substance is present in the product in a concentration equal to or greater than 0.1% by weight:</p> <p>(a) a consumer product to which the <i>Canada Consumer Product Safety Act</i> applies, other than its use in the manufacture of lubricant and grease products that contain the substance at a concentration of less than or equal to 2% by weight; or</p> <p>(b) a cosmetic as defined in section 2 of the <i>Food and Drugs Act</i>.</p> <p>2. Any activity involving the use of the substance trixylyl phosphate in a quantity greater than 10 kg in a calendar year in any of the following products, if the product contains the substance at a concentration equal to or greater than 0.1% by weight:</p> <p>(a) a consumer product to which the <i>Canada Consumer Product Safety Act</i> applies, other than any activity involving lubricant and grease products that contain the substance at a concentration of less than or equal to 2% by weight; or</p> <p>(b) a cosmetic as defined in section 2 of the <i>Food and Drugs Act</i>.</p>

L'évaluation préalable de cette substance peut être consultée à partir du [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut, en même temps, demander que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

La sous-ministre adjointe par intérim

Direction générale des sciences et de la technologie

Jacqueline Gonçalves

Au nom du ministre de l'Environnement

### ANNEXE

#### 1. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

25155-23-1

#### 2. Il est proposé de modifier la partie 2 de la même liste par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
25155-23-1 S'	<p>1. L'utilisation de la substance phosphate de trixylyle dans la fabrication de l'un des produits ci-après, s'il en résulte que la substance est présente dans ce produit en une concentration égale ou supérieure à 0,1 % en poids :</p> <p>a) un produit de consommation visé par la <i>Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation</i>; autre que son utilisation dans la fabrication de lubrifiants et de graisses contenant la substance à une concentration égale ou inférieure à 2 % en poids;</p> <p>b) un cosmétique au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i>.</p> <p>2. Toute activité concernant l'utilisation de la substance phosphate de trixylyle en une quantité supérieure à 10 kg au cours d'une année civile dans l'un des produits ci-après dans lequel la substance est présente en une concentration égale ou supérieure à 0,1 % en poids :</p> <p>a) un produit de consommation visé par la <i>Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation</i>; autre que toute activité impliquant des produits lubrifiants et de graisses contenant la substance à une concentration égale ou inférieure à 2 % en poids;</p> <p>b) un cosmétique au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i>.</p>

Column 1 Substance	Column 2 Significant new activity for which the substance is subject to subsection 81(3) of the Act	Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
	<p>3. Despite sections 1 and 2, the use of the substance is not a significant new activity if the substance is used</p> <p>(a) as a <i>research and development substance</i> or <i>site-limited intermediate substance</i>, as those terms are defined in subsection 1(1) of the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>; or</p> <p>(b) in the manufacture of a product that is referred to in those sections, that is for export only.</p> <p>4. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the day on which the activity begins:</p> <p>(a) a description of the significant new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the anticipated annual quantity of the substance to be used;</p> <p>(c) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 to the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>;</p> <p>(d) the information specified in items 2(d) to (f) and 8(f) and (g) of Schedule 5 to those Regulations;</p> <p>(e) a description of the consumer product or cosmetic that contains the substance, the intended use and method of application of that consumer product or cosmetic and the function of the substance in that consumer product or cosmetic;</p> <p>(f) the total quantity of the consumer product or cosmetic expected to be sold in Canada in a calendar year by the person proposing the significant new activity;</p> <p>(g) if known, the three sites in Canada where the greatest quantity of the substance is anticipated to be used or processed and the anticipated quantity by site;</p> <p>(h) all other information and test data in respect of the substance that are in the possession of the person who is proposing the significant new activity, or to which they may reasonably be expected to have access, and that permit the identification of the adverse effects that the substance may have on the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance;</p>		<p>3. Malgré les articles 1 et 2, ne constitue pas une nouvelle activité l'utilisation de la substance :</p> <p>a) en tant que substance <i>destinée à la recherche et au développement</i> ou en tant que substance <i>intermédiaire limitée au site</i>, au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>b) dans la fabrication d'un produit qui est visé à ces articles destiné exclusivement à l'exportation.</p> <p>4. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après sont fournis au ministre au moins quatre-vingt-dix jours avant le début de celle-ci :</p> <p>a) la description de la nouvelle activité relative à la substance;</p> <p>b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée;</p> <p>c) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>d) les renseignements prévus aux alinéas 2d) à f), 8f) et g) de l'annexe 5 de ce règlement;</p> <p>e) une description du produit de consommation ou du cosmétique dans lequel la substance est présente, de l'utilisation et de la méthode d'application prévues de ce produit de consommation ou de ce cosmétique, ainsi que de la fonction de la substance dans le produit de consommation ou dans le cosmétique;</p> <p>f) la quantité totale du produit de consommation ou du cosmétique que la personne qui propose la nouvelle activité prévoit vendre au Canada au cours d'une année civile;</p> <p>g) s'ils sont connus, les trois sites au Canada où la plus grande quantité de la substance risque d'être utilisée ou transformée, ainsi que la quantité estimée par site;</p> <p>h) les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne qui propose la nouvelle activité, ou auxquels elle peut normalement avoir accès, et qui permettent de déterminer les effets nuisibles que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance;</p>

Column 1 Substance	Column 2 Significant new activity for which the substance is subject to subsection 81(3) of the Act
	<p>(i) the name of every government department or government agency, either outside or within Canada, to which the person proposing the significant new activity has provided information regarding the use of the substance and, if known, the department's or agency's file number and, if any, the outcome of the department or agency's assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by the department or agency;</p> <p>(j) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, the fax number and email address of the person who is proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada who is authorized to act on their behalf; and</p> <p>(k) a certification that the information is accurate and complete, dated and signed by the person who is proposing the significant new activity, if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada who is authorized to act on their behalf.</p> <p>5. The information referred to in section 4 is to be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.</p>

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
	<p>i) le nom de tout ministère ou organisme public, à l'étranger et au Canada, à qui la personne qui propose la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à l'utilisation de la substance et, s'il est connu, le numéro de dossier attribué par le ministère ou l'organisme et, le cas échéant, les résultats de l'évaluation du ministère ou de l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance;</p> <p>j) le nom, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courrier électronique de la personne qui propose la nouvelle activité et, si elle ne réside pas au Canada, de la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom;</p> <p>k) une attestation portant que les renseignements sont complets et exacts, qui est datée et signée par la personne qui propose la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.</p> <p>5. Les renseignements visés à l'article 4 sont évalués dans les quatre-vingt-dix jours suivant leur réception par le ministre.</p>

## COMING INTO FORCE

**3. This Order would come into force on the day on which it is registered.**

## EXPLANATORY NOTE

*(This explanatory note is not part of the notice of intent.)*

### Description

The notice of intent (NOI) is an opportunity for the public to comment on the proposed amendment to the *Domestic Substances List* (DSL) to apply the Significant New Activity (SNAc) provisions of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA)<sup>3</sup> to the substance phenol, dimethyl-, phosphate (3:1) [also known as trixylyl phosphate, Chemical Abstracts Service (CAS) Registry No. 25155-23-1], pursuant to subsection 87(3) of that Act.

Within 60 days of publication of the NOI, any person may submit comments to the Minister of the Environment.

<sup>3</sup> SOR/94-311

## ENTRÉE EN VIGUEUR

**3. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

## NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis d'intention)*

### Description

Le présent avis d'intention donne l'occasion au public de commenter sur les modifications qu'il est proposé d'apporter à la *Liste intérieure* en appliquant les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]<sup>3</sup> à la substance phosphate de trixylyle (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service [CAS] 25155-23-1), en vertu du paragraphe 87(3) de cette loi.

Dans les 60 jours suivant la publication de l'avis d'intention, toute personne peut soumettre des commentaires au

<sup>3</sup> DORS/94-311

These comments will be taken into consideration during the development of the Order amending the DSL to apply the SNAC provisions to this substance.

The DSL amendment is not in force until the Order is adopted by the Minister pursuant to subsection 87(3) of CEPA. The Order must be published in the *Canada Gazette*, Part II.

Further, information-gathering mechanisms other than the SNAC provisions of CEPA were considered, including the publication of an additional notice under section 71 of CEPA. However, this mechanism would collect information after the substance is used in consumer products or cosmetics, which could potentially lead to exposures of concern.

### Applicability of the proposed Order

It is proposed that the Order amending the DSL requires any person (individual or corporation) engaging in a significant new activity in relation to the substance to submit a Significant New Activity Notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Order at least 90 days prior to the import, manufacture or use of the substance for the significant new activity.

In order to address human health concerns, the Order would target the use of the substance in consumer products to which the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) applies. In addition, the Order would target cosmetics as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act* (FDA). Consumer products and cosmetics are potential sources of direct and significant human exposure to this substance. Trixylyl phosphate is not currently known to be used in cosmetics in Canada.

For the manufacture of such products, notification would be required when the concentration of the substance in the product is equal to or greater than 0.1% by weight, other than in a lubricant or grease product that would require notification if the concentration of the substance is greater than 2% by weight.

For any other activity related to consumer products and cosmetics, other than lubricant and grease products, notification would be required when the concentration of the substance in the product or cosmetic is equal to or greater than 0.1% by weight, and the total quantity of the substance in the product that is used during a calendar year is greater than 10 kg. For any activity in relation to lubricant and grease products, notification would be required when

ministre de l'Environnement. Les commentaires seront pris en considération lors de l'élaboration de l'Arrêté modifiant la *Liste intérieure* afin d'appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités à cette substance.

La modification à la *Liste intérieure* n'entre pas en vigueur tant que l'Arrêté n'est pas adopté par le ministre en vertu du paragraphe 87(3) de la LCPE. L'Arrêté doit être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Des méthodes de collecte d'information autres que l'utilisation des dispositions relatives aux NAC de la LCPE ont été envisagées, telles que la publication d'un autre avis en vertu de l'article 71 de la LCPE. Cependant, ces outils permettraient de recueillir des informations après que la substance a pu être utilisée dans des produits disponibles pour les consommateurs ou dans des cosmétiques, ce qui pourrait potentiellement mener à des sources d'exposition préoccupantes.

### Applicabilité de l'arrêté proposé

Il est proposé que l'arrêté modifiant la *Liste intérieure* oblige toute personne (individu ou entreprise) qui s'engage dans une nouvelle activité mettant en cause la substance à soumettre une déclaration de nouvelle activité contenant toutes les informations prévues à l'arrêté au moins 90 jours avant d'importer, de fabriquer ou d'utiliser la substance pour la nouvelle activité.

Afin de répondre aux préoccupations en matière de santé humaine, l'Arrêté viserait l'utilisation de la substance dans des produits de consommation auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) s'applique. De plus, l'Arrêté viserait l'utilisation de la substance dans des cosmétiques, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*. Les produits de consommation et les cosmétiques sont des sources potentielles d'exposition humaine directes et importantes à cette substance. L'utilisation de la substance phosphate de trixylyle dans les cosmétiques n'est actuellement pas recensée au Canada.

Pour la fabrication de tels produits, une déclaration serait requise si la concentration de la substance dans le produit est égale ou supérieure à 0,1 % en poids, autre que dans la fabrication de lubrifiants et de graisses qui nécessiterait une déclaration si la concentration de la substance est supérieure à 2 % en poids.

Pour toute autre activité concernant un produit de consommation ou un cosmétique, autre que des lubrifiants et des graisses, une déclaration serait requise lorsque la concentration de la substance dans le produit ou le cosmétique est égale ou supérieure à 0,1 % en poids et que la quantité totale de la substance dans le produit utilisée au cours d'une année civile est supérieure à 10 kg. Pour toute activité impliquant des lubrifiants et des

the concentration of the substance in the lubricant or grease product is greater than 2% by weight and the total quantity of the substance in the product that is used during a calendar year is greater than 10 kg.

### Activities not subject to the proposed Order

The manufacture of consumer products or cosmetics that contain the substance would not be subject to the proposed Order if the concentration of the substance in the product is less than 0.1% by weight, or less than 2% by weight for lubricant or grease products. Any other activity involving the use of the substance in a consumer product or cosmetic would not be subject to the proposed Order if the total quantity of the substance involved in the activity is 10 kg or less in a calendar year. For activities involving more than 10 kg of the substance in a calendar year, the proposed Order would not apply if the concentration of the substance in the consumer product or cosmetic involved in the activity is less than 0.1% by weight, or less than 2% by weight for lubricant or grease products.

The use of trixylyl phosphate as a research and development substance, a site-limited intermediate substance, or an export-only substance would not require the submission of a SNAN, as these activities are not expected to result in exposure to the general population in Canada. The terms “research and development substance” and “site-limited intermediate substance” are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. An export-only substance is a substance that is manufactured or imported in Canada and destined solely for foreign markets.

The proposed Order would not apply to uses of the substance that are regulated under the Acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA, including the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. The proposed Order would also not apply to transient reaction intermediates, impurities, contaminants, partially unreacted intermediates, or in some circumstances to items such as wastes, mixtures or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be subject to notification under the proposed Order. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* for additional information.

### Information to be submitted

The NOI sets out the proposed requirements for information that would have to be provided to the Minister 90 days

graisses, une déclaration serait requise lorsque la concentration de la substance est supérieure à 2 % en poids et que la quantité totale de la substance présente dans le produit utilisée au cours d'une année civile est supérieure à 10 kg.

### Activités non assujetties à l'arrêté proposé

La fabrication des produits de consommation ou cosmétiques contenant la substance ne serait pas visée par l'Arrêté si la concentration de la substance dans le produit est inférieure à 0,1 % en poids ou est inférieure à 2 % en poids pour des lubrifiants et des graisses. Toute autre activité mettant en cause l'utilisation de la substance dans un produit de consommation ou un cosmétique ne serait pas assujettie à l'arrêté si le produit contient une quantité totale de la substance de 10 kg ou moins au cours d'une année civile. Pour les activités utilisant plus de 10 kg de la substance au cours d'une année civile, l'arrêté ne s'appliquerait pas si la concentration de la substance dans le produit de consommation ou le cosmétique utilisée dans l'activité est inférieure à 0,1 % en poids ou est inférieure à 2 % en poids pour des lubrifiants et des graisses.

L'utilisation de la substance phosphate de trixylyle comme une substance destinée à la recherche et au développement, à titre de substance intermédiaire limitée au site ou à titre de substance destinée uniquement à l'exportation n'exigerait pas la présentation d'une déclaration de nouvelle activité, parce que ces activités ne devraient pas entraîner d'exposition à la population générale du Canada. Le sens des expressions « destinée à la recherche et au développement » et « intermédiaire limitée au site » est défini au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Une substance destinée à l'exportation est une substance fabriquée et importée au Canada et destinée uniquement aux marchés étrangers.

L'arrêté proposé ne s'appliquerait pas aux utilisations de la substance qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales qui figurent à l'annexe 2 de la LCPE, telles que la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. L'arrêté proposé ne s'appliquerait pas non plus aux intermédiaires de réaction transitoires, aux impuretés, aux contaminants, aux intermédiaires ayant subi une réaction partielle et, dans certains cas, à des éléments tels que des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Cependant, les composants individuels d'un mélange pourraient devoir être déclarés en vertu de l'arrêté proposé. Pour en savoir plus, veuillez consulter le paragraphe 81(6) et l'article 3 de la LCPE ainsi que la section 3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

### Renseignements à soumettre

L'avis d'intention indique les renseignements proposés qui devraient être transmis au ministre 90 jours avant la



before the day on which the substance is imported, manufactured or used for a significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN and other information to conduct environmental and human health assessments within 90 days after the complete information is received.

The information requirements in the proposed Order relate to general information in respect of the substance, details surrounding its use, and exposure information. Some of the proposed information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 4 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.

### Compliance

When assessing whether or not a substance is subject to SNAN provisions,<sup>4</sup> a person is expected to make use of information in their possession or to which they may reasonably be expected to have access. This means information in any of the notifier's offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users of a substance, mixture, or product are expected to have access to import records, usage information, and the relevant Safety Data Sheet (SDS).<sup>5</sup>

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all product ingredients that may be subject to an order due to human health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

date à laquelle la substance est importée, fabriquée ou utilisée en vue d'une nouvelle activité. Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de nouvelle activité pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

Les exigences en matière de renseignements dans l'arrêté proposé se rapportent à des informations générales sur la substance, à des détails concernant son utilisation et à des renseignements relatifs à l'exposition. Certaines de ces exigences proposées en matière de renseignements sont prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

Des indications supplémentaires sur la préparation d'une déclaration de nouvelle activité figurent à la section 4 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

### Conformité

Au moment de déterminer si une substance est assujettie aux dispositions relatives aux nouvelles activités<sup>4</sup>, on s'attend à ce qu'une personne utilise les renseignements dont elle dispose ou auxquels elle peut normalement avoir accès. Cela désigne les renseignements qui se trouvent dans n'importe quel bureau du déclarant dans le monde ou à d'autres endroits où le déclarant peut raisonnablement y avoir accès. Par exemple, on s'attend à ce que les fabricants aient accès aux renseignements sur leurs formulations, tandis que les importateurs ou les utilisateurs d'une substance, d'un mélange ou d'un produit devraient avoir accès aux documents d'importation, aux données sur l'utilisation et à la fiche de données de sécurité (FDS)<sup>5</sup> pertinente.

Bien que la FDS soit une source importante d'information sur la composition d'un produit acheté, il est à noter que l'objectif de la FDS est de protéger la santé des travailleurs sur le lieu de travail contre les risques spécifiques liés à des produits chimiques. Par conséquent, il est possible qu'une FDS ne répertorie pas tous les ingrédients d'un produit qui peuvent faire l'objet d'un arrêté en raison de préoccupations pour la santé humaine ou l'environnement. Toute personne souhaitant obtenir de plus amples renseignements par rapport à la composition d'un produit est invitée à communiquer avec son fournisseur.

<sup>4</sup> Significant New Activity Publications under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*

<sup>5</sup> Formerly "material safety data sheet" (MSDS). Please refer to the *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers) and the Export of Substances on the Export Control List Regulations* for reference to this amendment.

<sup>4</sup> Publications relatives aux nouvelles activités en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

<sup>5</sup> Anciennement « fiche signalétique de sécurité de produit ». Se reporter au *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères) et le Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* pour renvoi à cette modification.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that the substance is toxic or capable of becoming toxic, the person who is in possession of or has knowledge of the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person receives possession and control of a substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if the activities were covered by the original SNAN. The Substances Management Advisory Note “(ARCHIVED) Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the Canadian Environmental Protection Act, 1999” provides more detail on this subject.

Any person who transfers the physical possession or control of a substance subject to an order should notify all persons to whom the physical possession or control is transferred of the obligation to comply with the order, including the obligation to notify the Minister of any significant new activity and to provide all the required information outlined above.

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with a notice or an order, believes they may be out of compliance, or would like to request a PNC, they are encouraged to contact the Substances Management Information Line.<sup>6</sup>

CEPA is enforced in accordance with the publicly available *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999*. In instances of non-compliance, consideration is given to the following factors when deciding which enforcement measure to take: nature of the alleged violation, effectiveness in achieving compliance with CEPA and its regulations, and consistency in enforcement.

Si des renseignements sont disponibles pour appuyer raisonnablement la conclusion qu'une substance est toxique ou qu'elle peut le devenir, la personne qui possède ces renseignements, ou qui en a connaissance, et qui participe à des activités mettant en cause la substance est tenue, en vertu de l'article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai au ministre.

Une entreprise peut présenter une déclaration de nouvelle activité au nom de ses clients. Par exemple, dans le cas où une personne prend la possession ou le contrôle d'une substance provenant d'une autre personne, elle peut ne pas être tenue de soumettre une déclaration de nouvelle activité, sous certaines conditions, si les activités faisaient l'objet de la déclaration d'origine. La note d'avis de la gestion des substances « (ARCHIVÉE) Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) » fournit plus de détails à ce sujet.

Quiconque transfère la possession matérielle ou le contrôle d'une substance visée par un arrêté devrait aviser toutes les personnes à qui sont transférés la possession ou le contrôle de l'obligation qu'elles ont de se conformer à l'arrêté, notamment de l'obligation d'aviser le ministre de toute nouvelle activité et de fournir l'information prescrite ci-dessus.

Une consultation avant déclaration peut être effectuée par les déclarants au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de nouvelle activité pour discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet de l'information prescrite requise ou de la planification des essais.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions d'un avis ou d'un arrêté, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle veut demander une consultation avant déclaration, on l'invite à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d'information de la gestion des substances<sup>6</sup>.

La LCPE est appliquée conformément à la *Politique de conformité et d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, laquelle est accessible au public. En cas de non-conformité, on tient compte des facteurs suivants lorsque vient le moment de décider des mesures d'application de la loi à prendre : la nature de l'infraction présumée, l'efficacité à obtenir la conformité avec la LCPE et ses règlements et la cohérence dans l'application de la loi.

<sup>6</sup> The Substances Management Information Line can be contacted at [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca) (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), 819-938-3232 (outside of Canada).

<sup>6</sup> La Ligne d'information de la gestion des substances : [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca) (courriel), 1-800-567-1999 (sans frais au Canada), 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2020-87-14-02 Amending the Non-domestic Substances List*

Whereas, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*<sup>b</sup>;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order 2020-87-14-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, December 9, 2020

**Jonathan Wilkinson**

Minister of the Environment

**Order 2020-87-14-02 Amending the Non-domestic Substances List****Amendment**

**1 Part I of the *Non-domestic Substances List*<sup>1</sup> is amended by deleting the following:**

10016-20-3  
113184-29-5  
119275-52-4  
142982-20-5  
193562-35-5  
1078715-97-5

**Coming into Force**

**2 This Order comes into force on the day on which *Order 2020-87-14-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.**

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2020-87-14-02 modifiant la Liste extérieure*

Attendu que, conformément au paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, le ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*<sup>b</sup> les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2020-87-14-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 9 décembre 2020

Le ministre de l'Environnement

**Jonathan Wilkinson**

**Arrêté 2020-87-14-02 modifiant la Liste extérieure****Modification**

**1 La partie I de la *Liste extérieure*<sup>1</sup> est modifiée par radiation de ce qui suit :**

10016-20-3  
113184-29-5  
119275-52-4  
142982-20-5  
193562-35-5  
1078715-97-5

**Entrée en vigueur**

**2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2020-87-14-01 modifiant la Liste intérieure*.**

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>b</sup> SOR/94-311

<sup>1</sup> Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>b</sup> DORS/94-311

<sup>1</sup> Supplément, *Partie I de la Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

*Publication of final decision after screening assessment of three substances — phenol, dimethyl-phosphate (3:1) (trixylyl phosphate), CAS RN<sup>1</sup> 25155-23-1; 9-octadecen-1-ol, (Z)-, phosphate (oleyl phosphate), CAS RN 37310-83-1; phosphorous trichloride, reaction products with 1,1-biphenyl and 2,4-bis(1,1-dimethylethyl)phenol, CAS RN 119345-01-6 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)*

Whereas trixylyl phosphate and oleyl phosphate are substances identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment conducted on phosphorous trichloride, reaction products with 1,1-biphenyl and 2,4-bis(1,1-dimethylethyl)phenol pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act and on trixylyl phosphate and oleyl phosphate pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that these substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action at this time under section 77 of the Act for the two substances identified under subsection 73(1) of the Act.

Notice is further given that the ministers propose to take no further action on the remaining substance at this time.

And whereas the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(3) of the Act to indicate that the significant new activity provisions under subsection 81(3) thereof apply with respect to trixylyl phosphate.

**Jonathan Wilkinson**

Minister of the Environment

**Patty Hajdu**

Minister of Health

<sup>1</sup> The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

*Publication de la décision finale après évaluation préalable de trois substances — le phosphate de trixylyle, NE CAS<sup>1</sup> 25155-23-1; le phosphate du (Z)-octadéc-9-én-1-ol (phosphate d'oléyle), NE CAS 37310-83-1; et le trichlorure de phosphore, produits de réaction avec le 1,1'-biphényle et le 2,4-bis(1,1-diméthyléthyl)phénol, NE CAS 119345-01-6 — inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]*

Attendu que le phosphate de trixylyle et le phosphate d'oléyle sont des substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable du trichlorure de phosphore, produits de réaction avec le 1,1'-biphényle et le 2,4-bis(1,1-diméthyléthyl)phénol réalisée en application des alinéas 68b) et c) et du phosphate de trixylyle et du phosphate d'oléyle réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que ces substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment en vertu de l'article 77 de la Loi à l'égard des deux substances satisfaisant aux critères du paragraphe 73(1) de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de la substance restante.

Et attendu que le ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi pour indiquer que les dispositions relatives aux nouvelles activités en vertu du paragraphe 81(3) de cette loi s'appliquent à toute nouvelle activité relative au phosphate de trixylyle.

Le ministre de l'Environnement

**Jonathan Wilkinson**

La ministre de la Santé

**Patty Hajdu**

<sup>1</sup> Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

## ANNEX

## Summary of the screening assessment of the Phosphoric Acid Derivatives Group

Pursuant to section 68 or 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment on three of six substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Phosphoric Acid Derivatives Group. These three substances were identified as priorities for assessment, as they met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA or were considered a priority on the basis of other human health concerns. The three other substances were determined to be of low concern through other approaches, and decisions for these substances are provided in a separate report.<sup>2</sup> Accordingly, this screening assessment addresses the three substances listed in the table below, which are hereinafter referred to as the Phosphoric Acid Derivatives Group. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RNs), the *Domestic Substances List* (DSL) names and the common names of these substances are listed in the table below.

## Substances in the Phosphoric Acid Derivatives Group

CAS RN	DSL name	Common name
25155-23-1	Phenol, dimethyl-, phosphate (3:1)	Trixylyl phosphate
37310-83-1 <sup>a</sup>	9-Octadecen-1-ol, (Z)-, phosphate	Oleyl phosphate
119345-01-6 <sup>ab</sup>	Phosphorous trichloride, reaction products with 1,1-biphenyl and 2,4-bis(1,1-dimethylethyl) phenol	N/A

Abbreviation: N/A, not applicable

- <sup>a</sup> This substance is a UVCB (unknown or variable composition, complex reaction products, or biological materials).  
<sup>b</sup> This substance was not identified under subsection 73(1) of CEPA but was included in this assessment as it was considered a priority on the basis of other human health concerns.

<sup>2</sup> Conclusions for the substances bearing CAS RNs 68604-99-9, 68952-35-2, 111174-61-9 are provided in the Screening Assessment for the Rapid Screening of Substances with Limited General Population Exposure.

## ANNEXE

## Résumé de l'évaluation préalable du groupe des dérivés d'acide phosphorique

En vertu de l'article 68 ou 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à l'évaluation préalable de trois des six substances appelées collectivement « groupe des dérivés d'acide phosphorique » dans le Plan de gestion des substances chimiques. Ces trois substances ont été désignées comme étant prioritaires pour une évaluation, car elles satisfaisaient aux critères de catégorisation énoncés au paragraphe 73(1) de la LCPE ou ont été considérées comme une priorité en raison de préoccupations pour la santé humaine. Les trois autres substances ont été jugées peu préoccupantes selon d'autres approches, et les décisions prises quant à ces substances sont présentées dans un rapport distinct<sup>2</sup>. Par conséquent, la présente évaluation préalable porte sur les trois substances indiquées dans le tableau ci-dessous et désignées ci-après les substances du groupe des dérivés d'acide phosphorique. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS), le nom sur la *Liste intérieure* (LI) et le nom commun de ces substances figurent dans le tableau ci-dessous.

## Substances du groupe des dérivés d'acide phosphorique

NE CAS	Nom sur la LI	Nom commun
25155-23-1	Phosphate de trixylyle	Phosphate de trixylyle
37310-83-1 <sup>a</sup>	Phosphate du (Z)-octadéc-9-én-1-ol	Phosphate d'oléyle
119345-01-6 <sup>ab</sup>	Trichlorure de phosphore, produits de réaction avec le 1,1'-biphényle et le 2,4-bis(1,1-diméthyléthyl) phénol	S. O.

Abréviation : S. O. = sans objet

- <sup>a</sup> Cette substance fait partie des UVCB (sigle désignant les substances de composition inconnue ou variable, les produits de réaction complexes ou les matières biologiques).  
<sup>b</sup> Cette substance n'a pas été désignée en vertu du paragraphe 73(1) de la LCPE, mais est visée par la présente évaluation, car elle est considérée comme prioritaire en raison d'autres préoccupations liées à la santé humaine.

<sup>2</sup> Les conclusions proposées relatives aux substances portant les NE CAS 68604-99-9, 68952-35-2 et 111174-61-9 sont présentées dans l'Évaluation préalable rapide des substances pour lesquelles l'exposition de la population générale est limitée.

The substances in the Phosphoric Acid Derivatives Group do not occur naturally in the environment. According to information submitted in response to CEPA section 71 surveys, trixylyl phosphate was not reported to be manufactured in Canada above the reporting threshold of 100 kg, but between 100 000 and 1 000 000 kg was imported into Canada in 2008. In 2011, no Canadian manufacturing or importing activities were reported for oleyl phosphate above the reporting threshold of 100 kg. The substance bearing CAS RN 119345-01-6 was reported to be imported into Canada in 2011 in the range of 10 000 to 100 000 kg, but was not reported to be manufactured above the reporting threshold.

Reported uses of trixylyl phosphate in Canada include as a flame retardant and in lubricants and greases. Other potential uses of trixylyl phosphate include in food packaging materials, as a plasticizer, in hydraulic fluids and for wire and cabling insulation. Oleyl phosphate is used in cosmetics such as permanent hair dye in Canada. The substance bearing CAS RN 119345-01-6 is used in plastic and rubber materials and may be used in food packaging materials.

The ecological risks of the substances in the Phosphoric Acid Derivatives Group were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bio-availability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, trixylyl phosphate, oleyl phosphate, and the substance bearing CAS RN 119345-01-6 are considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from trixylyl phosphate, oleyl phosphate and the substance bearing CAS RN 119345-01-6. It is concluded that trixylyl phosphate, oleyl phosphate and the substance bearing CAS RN 119345-01-6 do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as they are

Les substances du groupe des dérivés d'acide phosphorique ne sont pas présentes naturellement dans l'environnement. Selon les renseignements fournis en réponse aux enquêtes réalisées en vertu de l'article 71 de la LCPE, le phosphate de trixylyle n'est pas fabriqué au Canada en quantité supérieure au seuil de déclaration de 100 kg, mais entre 100 000 kg et 1 000 000 kg ont été importés au Canada en 2008. En 2011, aucune activité de fabrication ou d'importation au Canada n'a été déclarée pour le phosphate d'oléyle en quantité supérieure au seuil de déclaration de 100 kg. Toujours selon les renseignements fournis, entre 10 000 kg et 100 000 kg de la substance portant le NE CAS 119345-01-6 ont été importés au Canada en 2011, mais cette substance n'a pas été fabriquée en quantité supérieure au seuil de déclaration.

Les utilisations signalées pour le phosphate de trixylyle au Canada sont notamment à titre de substance ignifuge et dans des lubrifiants et des graisses. D'autres utilisations potentielles du phosphate de trixylyle sont dans des matériaux d'emballage de produits alimentaires, comme plastifiant, dans des fluides hydrauliques et des matériaux d'isolation pour les fils et les câbles. Le phosphate d'oléyle est utilisé au Canada dans des cosmétiques, comme des colorants capillaires permanents. La substance portant le NE CAS 119345-01-6 est utilisée dans des plastiques et des matériaux en caoutchouc et peut être utilisée dans des matériaux d'emballage de produits alimentaires.

Les risques pour l'environnement associés aux substances du groupe des dérivés d'acide phosphorique ont été caractérisés au moyen de la classification du risque écologique (CRE) des substances organiques, une approche fondée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et avec une pondération des éléments de preuve. Les profils de danger sont établis en se basant principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, à des seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité biologique et chimique. Les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition sont notamment la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques est utilisée pour attribuer aux substances un niveau de préoccupation faible, modéré ou élevé, basé sur leurs profils de danger et d'exposition. D'après les résultats de l'analyse de CRE, le phosphate de trixylyle, le phosphate d'oléyle et la substance portant le NE CAS 119345-01-6 sont considérés comme étant peu susceptibles de causer des dommages à l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve avancés pour la présente évaluation préalable, le phosphate de trixylyle, le phosphate d'oléyle et la substance portant le NE CAS 119345-01-6 présentent un faible risque d'effets nocifs pour l'environnement. Il est conclu que le phosphate de trixylyle, le phosphate d'oléyle et la substance portant le NE CAS 119345-01-6 ne satisfont pas aux

not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

Trixylyl phosphate has been reviewed internationally by the European Union under the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH) regulation and by the Australian National Industrial Chemicals Notification and Assessment Scheme; these evaluations informed the human health effects characterization of trixylyl phosphate. Trixylyl phosphate is on the European Chemicals Agency (ECHA) List of Substances of Very High Concern for reproductive toxicity and has been classified as a reproductive toxicant (H360F: “may damage fertility”). The available health effects information on trixylyl phosphate indicates that the critical effects are in reproductive organs (testes, epididymis ovaries), and adrenal glands (decreased adrenal weights, vacuolation) in both sexes. The general population of Canada may be exposed to trixylyl phosphate through environmental media as a result of its presence in dust and through certain products available to consumers. A comparison of levels of trixylyl phosphate that Canadians may be exposed to in environmental media and through products available to consumers with levels associated with adverse effects results in margins that are considered adequate to address uncertainties in exposure and health effects data used to characterize risk.

Oleyl phosphate is considered to be of low hazard potential and the risk to human health related to the presence of oleyl phosphate in cosmetics is considered to be low.

The available health effects information on the substance bearing CAS RN 119345-01-6 indicates developmental effects in laboratory studies. The predominant source of exposure to this substance for the general population is through the diet primarily from its potential use in food packaging materials. A comparison of estimated levels of exposure to this substance and critical effect levels results in margins that are considered adequate to address uncertainties in exposure and health effects data used to characterize risk.

critères énoncés à l’alinéa 64a) ou b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l’environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l’environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l’environnement essentiel pour la vie.

Le phosphate de trixylyle a fait l’objet d’un examen international par l’Union européenne en vertu du règlement sur l’enregistrement, l’évaluation, l’autorisation et la restriction des substances chimiques (REACH) et par l’Australie dans le cadre de son programme national de notification et d’évaluation des produits chimiques industriels. Ces évaluations ont contribué à la caractérisation des effets sur la santé humaine du phosphate de trixylyle. Le phosphate de trixylyle est sur la liste des substances extrêmement préoccupantes sur le plan de la toxicité pour la reproduction de l’Agence européenne des produits chimiques (ECHA) et a été classé comme une substance toxique pour la reproduction (H360F : « peut nuire à la fertilité »). Les données disponibles concernant les effets sur la santé du phosphate de trixylyle indiquent que les effets critiques concernent les organes reproducteurs (testicules, épидидyme, ovaires) et les glandes surrénales (diminution du poids des glandes surrénales, vacuolisation) chez les deux sexes. La population générale du Canada peut être exposée au phosphate de trixylyle par l’intermédiaire de l’environnement, par sa présence dans la poussière domestique et par l’intermédiaire de certains produits de consommation. Une comparaison des niveaux de phosphate de trixylyle auxquels les Canadiens peuvent être exposés dans l’environnement et par des produits de consommation aux niveaux associés à des effets dommageables donne des résultats dans des marges considérées comme adéquates pour tenir compte des incertitudes dans les données sur l’exposition et les effets sur la santé utilisées pour caractériser les risques.

Le phosphate d’oléyle est considéré comme présentant un faible potentiel de danger, et le risque pour la santé humaine associé à la présence du phosphate d’oléyle dans des cosmétiques est considéré comme étant faible.

Les données disponibles concernant les effets sur la santé de la substance portant le NE CAS 119345-01-6 indiquent des effets sur le développement en laboratoire. La source prédominante source d’exposition de cette substance pour la population générale est associée au régime alimentaire, en raison de l’utilisation principale de la substance dans des emballages de produits alimentaires. Une comparaison des niveaux d’exposition estimés à cette substance aux niveaux associés à des effets critiques donne des résultats dans des marges considérées comme adéquates pour tenir compte des incertitudes dans les données sur l’exposition et les effets sur la santé utilisées pour caractériser les risques.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that trixylyl phosphate, oleyl phosphate and the substance bearing CAS RN 119345-01-6 do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

### Overall conclusion

It is concluded that trixylyl phosphate, oleyl phosphate and the substance bearing CAS RN 119345-01-6 do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

### Consideration for follow-up

Because trixylyl phosphate is listed on the *Domestic Substances List* (DSL), its import and manufacture in Canada is not subject to notification under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* under subsection 81(1) of CEPA. Since trixylyl phosphate is considered to have human health effects of concern, there is suspicion that new activities that have not been identified or assessed could lead to this substance meeting the criteria set out in section 64 of CEPA. Therefore, the Government of Canada intends to amend the DSL, under subsection 87(3) of the Act, to indicate that the significant new activity (SNAc) provisions under subsection 81(3) of the Act apply with respect to this substance.

A significant new activity can include an activity that has not been conducted with the substance in the past, or an existing one with a different quantity or in different circumstances that could affect the exposure pattern of the substance. The SNAc provisions trigger an obligation for a person (individual or corporation) to provide information about a substance when a person proposes to use the substance in a significant new activity. The ministers will assess the information provided by the notifier and other information available to them to determine whether the substance, if used in the proposed new activity, could pose a risk to the environment or human health, and, if so, whether risk management is required.

The screening assessment for these substances is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-Substances).

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il est conclu que le phosphate de trixylyle, le phosphate d'oléyle et la substance portant le NE CAS 119345-01-6 ne satisfont pas aux critères mentionnés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

### Conclusion générale

Par conséquent, il est conclu que le phosphate de trixylyle, le phosphate d'oléyle et la substance portant le NE CAS 119345-01-6 ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

### Considérations dans le cadre d'un suivi

Puisque le phosphate de trixylyle figure sur la *Liste intérieure* (LI), son importation et sa fabrication au Canada ne sont pas assujetties aux exigences de déclaration prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* en vertu du paragraphe 81(1) de la LCPE. Toutefois, puisque le phosphate de trixylyle peut avoir des effets préoccupants sur la santé humaine, on soupçonne que de nouvelles activités qui n'ont pas encore été déterminées ou évaluées pourraient faire en sorte que cette substance réponde aux critères énoncés à l'article 64 de la LCPE. Par conséquent, le gouvernement du Canada propose de modifier la LI en vertu du paragraphe 87(3) de la LCPE afin d'indiquer que les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) en vertu du paragraphe 81(3) de la Loi s'appliquent pour cette substance.

Une nouvelle activité peut être une activité qui n'a pas été menée avec la substance dans le passé, ou une activité actuelle mettant en cause des quantités ou des circonstances différentes susceptibles d'avoir une incidence sur le profil d'exposition de la substance. Les dispositions relatives aux NAc obligent une personne (individu ou corporation) à fournir des renseignements précis sur une substance lorsqu'elle propose d'utiliser la substance dans le cadre d'une nouvelle activité, que le gouvernement doit ensuite évaluer. Les ministres évaluent les renseignements fournis par le déclarant et les autres renseignements à leur disposition afin de déterminer si, utilisée dans la nouvelle activité proposée, la substance présente un risque pour l'environnement ou la santé humaine et, si tel est le cas, si des mesures de gestion des risques sont nécessaires.

L'évaluation préalable pour ces substances est disponible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques).



**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

*Publication after screening assessment of a substance — glycine, N,N-bis(carboxymethyl)-, trisodium salt (Na<sub>3</sub>NTA), CAS RN<sup>1</sup> 5064-31-3 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)*

Whereas Na<sub>3</sub>NTA is a substance identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft screening assessment conducted on Na<sub>3</sub>NTA pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that the substance does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on this substance at this time under section 77 of the Act.

Notice is further given that options are being considered for follow-up activities to track changes in exposure to Na<sub>3</sub>NTA.

**Public comment period**

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/ChemicalSubstances). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by

<sup>1</sup> The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

*Publication après évaluation préalable d'une substance — nitrilotriacétate de trisodium (Na<sub>3</sub>NTA), NE CAS<sup>1</sup> 5064-31-3 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]*

Attendu que le Na<sub>3</sub>NTA est une des substances qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable du Na<sub>3</sub>NTA réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance en vertu de l'article 77 de la Loi.

Avis est de plus donné que des options seront considérées afin de faire le suivi des changements dans l'exposition au Na<sub>3</sub>NTA.

**Délai pour recevoir les commentaires du public**

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit au ministre de l'Environnement ses commentaires sur la mesure que les ministres se proposent de prendre et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur celles-ci peuvent être obtenues à partir du [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/ChemicalSubstances). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être adressés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement,

<sup>1</sup> Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire à des rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

email to [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca), or by using the online reporting system available through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](#).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

### Jacqueline Gonçalves

Director General  
Science and Risk Assessment Directorate  
On behalf of the Minister of the Environment

### Greg Carreau

Acting Director General  
Safe Environments Directorate  
On behalf of the Minister of Health

## ANNEX

### Summary of the draft screening assessment of Na<sub>3</sub>NTA

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of glycine, N,N-bis(carboxymethyl)-, trisodium salt, hereinafter referred to as Na<sub>3</sub>NTA, derived from its more commonly used name nitrilotriacetic acid trisodium salt. The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) for Na<sub>3</sub>NTA is 5064-31-3. This substance was identified as a priority for assessment as it met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA.

According to the information submitted in response to a CEPA section 71 survey, 932 414 kg of Na<sub>3</sub>NTA were imported into Canada in 2011 and there were no reports of manufacture of Na<sub>3</sub>NTA in Canada above the reporting threshold of 100 kg. Reported uses in Canada include water treatment, cleaning and furnishing care, food packaging, paper products, fabric, textile and leather articles, personal care, photographic supplies, film and photochemicals, agricultural products, and metal chelation. Na<sub>3</sub>NTA is used in products available to consumers, which mainly include cleaning products and cosmetics. Na<sub>3</sub>NTA was also identified as an ingredient in disinfectant products. In addition, Na<sub>3</sub>NTA may be a component in cleaners and detergents used in food processing establishments, and has been identified as a formulant in pest control products registered in Canada.

Gatineau (Québec) K1A 0H3, par courriel à [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca) ou au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](#).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

La directrice générale  
Direction des sciences et de l'évaluation des risques

### Jacqueline Gonçalves

Au nom du ministre de l'Environnement

Le directeur général par intérim  
Direction de la sécurité des milieux

### Greg Carreau

Au nom de la ministre de la Santé

## ANNEXE

### Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable pour le Na<sub>3</sub>NTA

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont mené une évaluation préalable du nitrilotriacétate de trisodium, également désigné sous le nom de Na<sub>3</sub>NTA, dérivé de son nom plus commun, le sel trisodique de l'acide nitrilotriacétique. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) pour le Na<sub>3</sub>NTA est le 5064-31-3. Cette substance a été déterminée d'intérêt prioritaire pour une évaluation puisqu'elle répondait aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE.

D'après les renseignements communiqués en réponse à une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, 932 414 kg de Na<sub>3</sub>NTA ont été importés au Canada en 2011 et il n'y a eu aucune déclaration de production de Na<sub>3</sub>NTA au Canada supérieure au seuil de déclaration de 100 kg. Les utilisations déclarées au Canada comprennent le traitement de l'eau, les produits de nettoyage, les emballages alimentaires, les produits de papier, les tissus, textiles et articles en cuir, les produits de soins personnels, les fournitures photographiques, les produits agricoles et la chélation des métaux. Le Na<sub>3</sub>NTA est utilisé dans les produits offerts aux consommateurs, dont principalement les produits nettoyants et les cosmétiques. Le Na<sub>3</sub>NTA a également été répertorié comme ingrédient dans les produits désinfectants. Enfin, le Na<sub>3</sub>NTA peut être un ingrédient des produits nettoyants et des détergents utilisés dans les installations de transformation des aliments, et il a été répertorié comme formulant dans les produits antiparasitaires homologués au Canada.

The ecological risk of Na<sub>3</sub>NTA was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bio-availability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, Na<sub>3</sub>NTA is considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this draft screening assessment, there is low risk of harm to the environment from Na<sub>3</sub>NTA. It is proposed to conclude that Na<sub>3</sub>NTA does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA as it is not entering the environment in a quantity of concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity, or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

The predominant sources of exposure to Na<sub>3</sub>NTA from products available to consumers in Canada are cleaning products (wood floor cleaning liquid, wood floor polishing spray, boat cleaner) and cosmetics (hair dye, face moisturizer). There is also potential for exposure to Na<sub>3</sub>NTA for the general population from drinking water.

The health effects dataset for Na<sub>3</sub>NTA has been reviewed by the European Union, the European Commission's Scientific Committee on Consumer Safety, and the Australian Government. The health effects dataset for Na<sub>3</sub>NTA has also been reviewed by Environment and Climate Change Canada and Health Canada as part of the assessment of NTA, as Na<sub>3</sub>NTA and NTA both dissociate to release nitrilotriacetate, a common moiety of toxicological interest. In laboratory studies, Na<sub>3</sub>NTA was found to be associated with marginal increases of hyperplasia and dysplasia of urinary tract epithelial cells, which progress to the formation of tumours such as adenomas and adenocarcinomas in laboratory rats and mice. Na<sub>3</sub>NTA has been classified as a carcinogen by several organizations.

Les risques posés par le Na<sub>3</sub>NTA à l'environnement ont été caractérisés à l'aide de la classification des risques écologiques des substances organiques (CRE). Cette approche, fondée sur les risques, tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et est basée sur une pondération des éléments de preuve. Les profils de danger reposent principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne établis à partir du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risque est utilisée pour assigner aux substances un potentiel faible, moyen ou élevé, basé sur leurs profils de danger et d'exposition. D'après les résultats de l'analyse de CRE, il est peu probable que le Na<sub>3</sub>NTA puisse avoir des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve avancés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, le Na<sub>3</sub>NTA présente un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il est proposé de conclure que le Na<sub>3</sub>NTA ne satisfait pas aux critères des alinéas 64a) ou 64b) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

L'exposition au Na<sub>3</sub>NTA provient principalement de produits offerts aux consommateurs au Canada, tels que les produits nettoyants (produits nettoyants liquides pour les planchers en bois, vaporisateurs de vernis à plancher en bois, nettoyant pour bateaux) et les cosmétiques (colorant capillaire, hydratant pour le visage). Il existe également un potentiel d'exposition de la population générale à partir de sources environnementales, telle que l'eau potable.

L'ensemble des données relatives aux effets sur la santé du Na<sub>3</sub>NTA a été examiné par l'Union européenne, le Comité scientifique de la sécurité des consommateurs de la Commission européenne, et le gouvernement de l'Australie. L'ensemble des données sur les effets sur la santé du Na<sub>3</sub>NTA a également été examiné par Environnement et Changement climatique Canada et Santé Canada dans le cadre de l'évaluation du NTA, car le Na<sub>3</sub>NTA et le NTA se décomposent tous deux pour libérer du nitrilotriacétate, une fraction commune d'intérêt toxicologique. Des études de laboratoire ont mis en évidence le lien entre le Na<sub>3</sub>NTA et une augmentation marginale de l'hyperplasie et de la dysplasie des cellules épithéliales des voies urinaires, qui évoluent vers la formation de tumeurs telles que des adénomes et des adénocarcinomes chez les rats et les souris de laboratoire. Le Na<sub>3</sub>NTA a été classé comme cancérigène par plusieurs organisations.

A comparison of the estimates of exposure and the critical effect levels resulted in margins of exposure that are considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

On the basis of the information presented in this draft screening assessment, it is proposed to conclude that Na<sub>3</sub>NTA does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

### Proposed overall conclusion

It is proposed to conclude that Na<sub>3</sub>NTA does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

### Consideration for follow-up

While exposure of the general population to Na<sub>3</sub>NTA is not of concern at current levels, the substance is associated with effects of concern. Therefore, there may be concerns if exposure were to increase. Follow-up activities to track changes in exposure or commercial use patterns are under consideration.

Stakeholders are encouraged to provide, during the 60-day public comment period on the draft screening assessment, any information pertaining to the substance that may help inform the choice of follow-up activity. This could include information on new or planned import, manufacture or use of the substance, if the information has not previously been submitted to the ministers.

The draft screening assessment for this substance is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances).

## DEPARTMENT OF HEALTH

### HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT

#### *Filing of claims for exemption*

A supplier can file a claim for exemption under the *Hazardous Materials Information Review Act* (HMIRA) with Health Canada from having to disclose information under the *Hazardous Products Act* (HPA) and the *Hazardous Products Regulations* (HPR) that they consider to be confidential business information (CBI) on a safety data sheet (SDS) or label associated with a hazardous product.

Une comparaison des estimations de l'exposition et des niveaux associés à un effet critique a permis d'établir des marges d'exposition jugées suffisantes pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur les effets sur la santé et l'exposition.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que le Na<sub>3</sub>NTA ne satisfait pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

### Conclusion générale proposée

Il est proposé de conclure que le Na<sub>3</sub>NTA ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

### Considérations dans le cadre d'un suivi

Bien que l'exposition de la population générale au Na<sub>3</sub>NTA ne soit pas une source d'inquiétude aux niveaux actuels, cette substance est associée à des effets préoccupants. Par conséquent, il pourrait y avoir des préoccupations si l'exposition augmentait. Des mesures sont actuellement considérées pour faire le suivi des changements dans les tendances en matière d'exposition ou d'utilisation commerciale.

Les intervenants sont encouragés à fournir, pendant la période de commentaires du public de 60 jours sur l'ébauche d'évaluation préalable, toute information concernant la substance qui pourrait aider dans le choix de l'activité de suivi appropriée. L'information peut inclure celle sur de nouvelles importations, fabrications ou utilisations, réelles ou planifiées, de cette substance, si cette information n'a pas préalablement été soumise aux ministres.

L'ébauche d'évaluation préalable pour cette substance est accessible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques).

## MINISTÈRE DE LA SANTÉ

### LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

#### *Dépôt des demandes de dérogation*

Un fournisseur peut présenter en vertu de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses* (LCRMD) auprès de Santé Canada une demande de dérogation à l'obligation de divulguer, en vertu de la *Loi sur les produits dangereux* (LPD) et du *Règlement sur les produits dangereux* (RPD), dans une fiche de données de sécurité (FDS) ou sur une étiquette associée à un

An employer can also file a claim for exemption under the HMIRA with Health Canada from having to disclose information under the *Canada Labour Code* or the provisions of the Accord Act that they consider to be CBI on an SDS or label associated with a hazardous product.

Notice is hereby given of the filing of claims for exemption under the HMIRA listed in the table below.

### Lynn Berndt-Weis

Director  
Workplace Hazardous Materials Bureau  
Consumer and Hazardous Products Safety Directorate  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch

produit dangereux des renseignements qu'il considère comme des renseignements commerciaux confidentiels (RCC).

Un employeur peut également présenter une demande de dérogation en vertu de la LCRMD auprès de Santé Canada à l'obligation de divulguer, en vertu du *Code canadien du travail* ou des dispositions de la loi de mise en œuvre, dans une FDS ou sur une étiquette associée à un produit dangereux, des renseignements qu'il considère comme des RCC.

Avis est par les présentes donné du dépôt des demandes de dérogation en vertu de la LCRMD énumérées dans le tableau ci-dessous.

La directrice  
Bureau des matières dangereuses utilisées au travail  
Direction de la sécurité des produits de consommation et des produits dangereux  
Direction générale de la santé environnementale et sécurité des consommateurs

**Lynn Berndt-Weis**

Claimant / Demandeur	Product Identifier / Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number / Numéro d'enregistrement
3M Canada Company	3M(TM) SCOTCH-WELD(TM) 3549 B/A URETHANE ADHESIVE (PART A) OR 3M(TM) SCOTCH-WELD(TM) URETHANE ADHESIVE DP-640 (PART A)	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	03392170
3M Canada Company	3M(TM) Scotch-Weld(TM) Threadlocker TL62, Red	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	03392171
ChemTreat Inc.	ChemTreat FL3323SK	C.i. and C. of four ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients	03392172
Nalco Canada ULC	NALCO® EC3038A	C.i. and C. of five ingredients	I.c. et C. de cinq ingrédients	03392431
Baker Hughes Canada Company	PSS2300 SCALE REMOVER	C.i. and C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient	03392519
SIPCO Innovations Inc.	Hyshield	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	03392521
FAIRVILLE PRODUCTS INC dba FUEL RIGHT	FUEL RIGHT Winter 2.8K	C.i. and C. of two ingredients	I.c. et C. de deux ingrédients	03392763
Shell Catalysts & Technologies	CENTERA GT™ Catalyst DC-2655	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	03392764
Halliburton Group Canada	FDP-S1400-20	C.i. and C. of three ingredients, C. of two ingredients	I.c. et C. de trois ingrédients, C. de deux ingrédients	03392765
Baker Hughes Canada Company	PETROSWEET™ HSO3604 HYDROGEN SCAVENGER	C.i. and C. of one ingredient, C. of one ingredient	I.c. et C. d'un ingrédient, C. d'un ingrédient	03392766
3M Canada Company	3M(TM) Hot Melt Adhesive 3731-B, 3731-PG, 3731-Q	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	03393491

Claimant / Demandeur	Product Identifier / Identificateur du produit	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Registry Number / Numéro d'enregistrement
3M Canada Company	3M(TM) SCOTCH-WELD(TM) HOT MELT ADHESIVE 3792LM AE, 3792LM B, 3792LM PG, 3792LM Q, 3792LM TC	C. of one ingredient	C. d'un ingrédient	03393492
Henkel Corporation	LOCTITE LIOFOL LA 7371	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	03393653
DPS Skis	PHANTOM Permanent Waxless Glide	C.i. and C. of four ingredients	I.c. et C. de quatre ingrédients	03393654
Shell Catalysts & Technologies	CENTERA GT™ Catalyst DC-2656	C.i. of two ingredients	I.c. de deux ingrédients	03393655
Afton Chemical Corporation	HiTEC® 11192 Performance Additive	C.i. of one ingredient	I.c. d'un ingrédient	03394527

Note: C.i. = chemical identity and C. = concentration  
Nota : I.c. = identité chimique et C. = concentration

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

#### *Appointments*

Court of Appeal of Ontario

Justice of Appeal

Superior Court of Justice of Ontario

Judge ex officio

Sossin, The Hon. Lorne, Order in Council 2020-937

Court of Appeal of Quebec

Puisne Judges

Bachand, The Hon. Frédéric, Order in  
Council 2020-888

Baudouin, The Hon. Christine, Order in  
Council 2020-887

Court of Queen's Bench for New Brunswick,  
Family Division

Judge

Court of Appeal of New Brunswick

Judge ex officio

Boudreau-Dumas, Michelle, Order in  
Council 2020-890

Court of Queen's Bench for New Brunswick,  
Trial Division

Judge

Court of Appeal of New Brunswick

Judge ex officio

Gregory, Kathryn, Q.C., Order in Council 2020-891

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

#### *Nominations*

Cour d'appel de l'Ontario

Juge d'appel

Cour supérieure de justice de l'Ontario

Membre d'office

Sossin, L'hon. Lorne, décret 2020-937

Cour d'appel du Québec

Juges

Bachand, L'hon. Frédéric, décret 2020-888

Baudouin, L'hon. Christine, décret 2020-887

Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick,  
Division de la famille

Juge

Cour d'appel du Nouveau-Brunswick

Membre d'office

Boudreau-Dumas, Michelle, décret 2020-890

Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick,  
Division de première instance

Juge

Cour d'appel du Nouveau-Brunswick

Membre d'office

Gregory, Kathryn, c.r., décret 2020-891

## Federal Court of Appeal or the Federal Court, Order in Council 2020-921

Commissioners to administer oaths

Baron, Taylor

Seto, Pauline

Her Majesty's Court of Queen's Bench for Saskatchewan  
Judges

Baldwin, Melanie A., Q.C., Order in Council 2020-892

Haaf, Cara, Order in Council 2020-893

## Marine Atlantic Inc.

Chairperson

O'Brien, Gary Joseph, Order in Council 2020-896

## National Battlefields Commission

Secretary

Talbot, Annie, Order in Council 2020-950

## Superior Court of Quebec for the district of Montréal

Puisne Judge

Bélanger, Philippe H., Order in Council 2020-889

## Supreme Court of Yukon

Judge

## Court of Appeal of Yukon

Judge ex officio

## Court of Appeal for the Northwest Territories

Judge ex officio

Wenckebach, Karen, Order in Council 2020-894

## Tax Court of Canada, Order in Council 2020-922

Commissioners to administer oaths

Ancinelli, Jennifer

Baron, Taylor

Barrientos, Marlee

Changeur, Alejandro Ponce

Chartrand, Murielle

Emond, Vanessa

Ferrari, Paola Rosado

Patrice, Gilles

Sangermano, Lisa

Van der Jagt, Linda

## Veterans Review and Appeal Board

Permanent members

Burm, Sundeep, Order in Council 2020-929

Fortin, Gabrielle F., Order in Council 2020-936

Ghediri, Zine El Abidine, Order in Council 2020-932

Glover, Jason, Order in Council 2020-933

Kane, Mary Lynn, Q.C., Order in Council 2020-927

Layden, Sean F., Q.C., Order in Council 2020-931

Lewis Cossette, Christine, Order in Council 2020-934

Cour d'appel fédérale ou la Cour fédérale,  
décret 2020-921

Commissaires à l'assermentation

Baron, Taylor

Seto, Pauline

## Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan

Juges

Baldwin, Melanie A., c.r., décret 2020-892

Haaf, Cara, décret 2020-893

## Marine Atlantique S.C.C.

Président

O'Brien, Gary Joseph, décret 2020-896

## Commission des champs de bataille nationaux

Secrétaire

Talbot, Annie, décret 2020-950

## Cour supérieure du Québec pour le district de Montréal

Juge

Bélanger, Philippe H., décret 2020-889

## Cour suprême du Yukon

Juge

## Cour d'appel du territoire du Yukon

Membre d'office

## Cour d'appel des Territoires du Nord-Ouest

Membre d'office

Wenckebach, Karen, décret 2020-894

## Cour canadienne de l'impôt, décret 2020-922

Commissaires à l'assermentation

Ancinelli, Jennifer

Baron, Taylor

Barrientos, Marlee

Changeur, Alejandro Ponce

Chartrand, Murielle

Emond, Vanessa

Ferrari, Paola Rosado

Patrice, Gilles

Sangermano, Lisa

Van der Jagt, Linda

## Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

Membres titulaires

Burm, Sundeep, décret 2020-929

Fortin, Gabrielle F., décret 2020-936

Ghediri, Zine El Abidine, décret 2020-932

Glover, Jason, décret 2020-933

Kane, Mary Lynn, c.r., décret 2020-927

Layden, Sean F., c.r., décret 2020-931

Lewis Cossette, Christine, décret 2020-934

Micalef, Corrado, décret 2020-935

Micalef, Corrado, Order in Council 2020-935  
 Miller, Nancy, Order in Council 2020-930  
 Thibault, Richard J.D., Order in Council 2020-928

Miller, Nancy, décret 2020-930  
 Thibault, Richard J.D., décret 2020-928

December 9, 2020

Le 9 décembre 2020

**Diane Bélanger**  
 Official Documents Registrar

La registraire des documents officiels  
**Diane Bélanger**

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### BOARDS OF TRADE ACT

#### *Baie Verte and Area Chamber of Commerce*

Notice is hereby given that Her Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated October 2, 2020, has been pleased to change the name of the Baie Verte and Area Chamber of Commerce to the Baie Verte Peninsula Chamber of Commerce upon petition made therefore under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

#### *Baie Verte and Area Chamber of Commerce*

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de dénomination de la Baie Verte and Area Chamber of Commerce en celle de la Baie Verte Peninsula Chamber of Commerce tel qu'il a été constaté dans un arrêté en conseil en date du 2 octobre 2020.

November 24, 2020

Le 24 novembre 2020

**Ray Edwards**  
 Director  
 For the Minister of Industry

Le directeur  
**Ray Edwards**  
 Pour le ministre de l'Industrie

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

### AERONAUTICS ACT

#### *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 15*

Whereas the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 15* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made pursuant to sections 4.71<sup>a</sup> and 4.9<sup>b</sup>, paragraphs 7.6(1)(a)<sup>c</sup> and (b)<sup>d</sup> and section 7.7<sup>e</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>f</sup>;

Whereas, pursuant to subsection 6.41(1.1)<sup>g</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>f</sup>, the Minister of Transport authorized the Deputy Minister of Transport to make an interim

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

### LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

#### *Arrêté d'urgence n° 15 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n° 15 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que l'arrêté ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu des articles 4.71<sup>a</sup> et 4.9<sup>b</sup>, des alinéas 7.6(1)a)<sup>c</sup> et b)<sup>d</sup> et de l'article 7.7<sup>e</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>f</sup>;

Attendu que, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)<sup>g</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>f</sup>, le ministre des Transports a autorisé le sous-ministre des Transports à prendre

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 5

<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 39, s. 144

<sup>c</sup> S.C. 2015, c. 20, s. 12

<sup>d</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18

<sup>e</sup> S.C. 2001, c. 29, s. 39

<sup>f</sup> R.S., c. A-2

<sup>g</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 5

<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 39, art. 144

<sup>c</sup> L.C. 2015, ch. 20, art. 12

<sup>d</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18

<sup>e</sup> L.C. 2001, ch. 29, art. 39

<sup>f</sup> L.R., ch. A-2

<sup>g</sup> L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)



order that contains any provision that may be contained in a regulation made under Part I of that Act to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)<sup>9</sup> of that Act, the Deputy Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that that Deputy Minister considers appropriate in the circumstances before making the annexed Order;

Therefore, the Deputy Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(1.1)<sup>9</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>f</sup>, makes the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 15*.

Ottawa, December 4, 2020

Michael Keenan  
Deputy Minister of Transport

## Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 15

### Interpretation

#### Definitions

**1 (1)** The following definitions apply in this Interim Order.

**aerodrome security personnel** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*personnel de sûreté de l'aérodrome*)

**air carrier** means any person who operates a commercial air service under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations. (*transporteur aérien*)

**checked baggage** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*bagages enregistrés*)

**COVID-19** means the coronavirus disease 2019. (*COVID-19*)

**document of entitlement** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*document d'autorisation*)

**elevated temperature** means a temperature within the range set out in the standards. (*température élevée*)

<sup>f</sup> R.S., c. A-2

<sup>9</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

des arrêtés d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la partie I de cette loi pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)<sup>9</sup> de cette loi, le sous-ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'arrêté ci-après,

À ces causes, le sous-ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1.1)<sup>9</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>f</sup>, prend l'*Arrêté d'urgence n° 15 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après.

Ottawa, le 4 décembre 2020

Le sous-ministre des Transports  
Michael Keenan

## Arrêté d'urgence n° 15 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19

### Définitions et interprétation

#### Définitions

**1 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

**agent de contrôle** S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening officer*)

**agent de la paix** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*peace officer*)

**bagages enregistrés** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*checked baggage*)

**COVID-19** La maladie à coronavirus 2019. (*COVID-19*)

**document d'autorisation** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*document of entitlement*)

**étranger** Personne autre qu'un citoyen canadien ou un résident permanent; la présente définition vise également les apatrides. (*foreign national*)

<sup>f</sup> L.R., ch. A-2

<sup>9</sup> L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

**foreign national** means a person who is not a Canadian citizen or a permanent resident and includes a stateless person. (*étranger*)

**non-passenger screening checkpoint** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des non-passagers*)

**passenger screening checkpoint** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des passagers*)

**peace officer** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*agent de la paix*)

**Regulations** means the *Canadian Aviation Regulations*. (*Règlement*)

**restricted area** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*zone réglementée*)

**screening officer** has the same meaning as in section 2 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*agent de contrôle*)

**standards** means the document entitled the *Transport Canada Temperature Screening Standards*, published by the Minister, as amended from time to time. (*normes*)

### Interpretation

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

### Conflict

(3) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations or the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, the Interim Order prevails.

### Definition of face mask

(4) For the purposes of this Interim Order, a **face mask** means any non-medical mask or face covering that meets all of the following requirements:

- (a) it is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen;
- (b) it completely covers a person's nose, mouth and chin without gaping;
- (c) it can be secured to a person's head with ties or ear loops.

**normes** Le document intitulé *Normes de contrôle de la température de Transports Canada* publié par le ministre, avec ses modifications successives. (*standards*)

**personnel de sûreté de l'aérodrome** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*aerodrome security personnel*)

**point de contrôle des non-passagers** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*non-passenger screening checkpoint*)

**point de contrôle des passagers** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*passenger screening checkpoint*)

**Règlement** Le *Règlement de l'aviation canadien*. (*Regulations*)

**température élevée** Température comprise dans l'intervalle prévu dans les normes. (*elevated temperature*)

**transporteur aérien** Exploitant d'un service aérien commercial visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement. (*air carrier*)

**zone réglementée** S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*restricted area*)

### Interprétation

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

### Incompatibilité

(3) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement et du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

### Définition de masque

(4) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, **masque** s'entend de tout masque non médical ou de tout article destiné à couvrir le visage qui satisfait aux exigences suivantes :

- a) il est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;
- b) il peut couvrir complètement le nez, la bouche et le menton sans laisser d'espace;
- c) il peut être solidement fixé à la tête par des attaches ou des cordons formant des boucles que l'on passe derrière les oreilles.

**Face masks — lip reading**

**(5)** Despite paragraph (4)(a), the portion of a face mask in front of a wearer's lips may be made of transparent material that permits lip reading if

- (a)** the rest of the face mask is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen; and
- (b)** there is a tight seal between the transparent material and the rest of the face mask.

**Notification****Federal, provincial and territorial measures**

**2 (1)** A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must notify every person boarding the aircraft for the flight that they may be subject to a measure to prevent the spread of COVID-19 taken by the provincial or territorial government with jurisdiction where the destination aerodrome for that flight is located or by the federal government.

**Quarantine Act Order — other country except United States**

**(2)** A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country except the United States must notify every foreign national boarding the aircraft for the flight that they may be prohibited from entering Canada under the Order made by the Governor General in Council, under the *Quarantine Act*, entitled *Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order (Prohibition of Entry into Canada from any Country other than the United States)*.

**Quarantine Act Order — United States**

**(3)** A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from the United States must notify every foreign national boarding the aircraft for the flight that they may be prohibited from entering Canada under the Order made by the Governor General in Council, under the *Quarantine Act*, entitled *Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order (Prohibition of Entry into Canada from the United States)*.

**Quarantine plan**

**(4)** A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country must notify every person boarding the aircraft for the flight that the person may be required, under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*, to provide to the Minister of Health, before boarding the aircraft and by the electronic

**Masque — lecture sur les lèvres**

**(5)** Malgré l'alinéa (4)a), la partie du masque située devant les lèvres peut être faite d'une matière transparente qui permet la lecture sur les lèvres si :

- a)** d'une part, le reste du masque est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;
- b)** d'autre part, le joint entre la matière transparente et le reste du masque est hermétique.

**Avis****Mesures fédérales, provinciales ou territoriales**

**2 (1)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle peut être visée par des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 prises par l'administration provinciale ou territoriale ayant compétence là où est situé l'aérodrome de destination du vol ou par l'administration fédérale.

**Décret — Loi sur la mise en quarantaine — autre pays sauf États-Unis**

**(2)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays, sauf les États-Unis, avise chaque étranger qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'il peut se voir interdire l'entrée au Canada au titre du décret pris par la gouverneure générale en conseil en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* et intitulé *Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada (interdiction d'entrée au Canada en provenance d'un pays étranger autre que les États-Unis)*.

**Décret — Loi sur la mise en quarantaine — États-Unis**

**(3)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance des États-Unis avise chaque étranger qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'il peut se voir interdire l'entrée au Canada au titre du décret pris par la gouverneure générale en conseil en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* et intitulé *Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada (interdiction d'entrée au Canada en provenance des États-Unis)*.

**Plan de quarantaine**

**(4)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle pourrait être tenue, aux termes de tout décret pris en application de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*, de fournir au ministre de la

means specified by that Minister, a quarantine plan or contact information.

### **False declarations**

**(5)** A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must notify every person boarding the aircraft for the flight that they may be liable to a monetary penalty if they provide a confirmation referred to in subsection 3(1), (2) or (3) that they know to be false or misleading.

## **Confirmation**

### **Federal, provincial and territorial measures**

**3 (1)** Before boarding an aircraft for a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country, every person must confirm to the private operator or air carrier operating the flight that they understand that they may be subject to a measure to prevent the spread of COVID-19 taken by the provincial or territorial government with jurisdiction where the destination aerodrome for that flight is located or by the federal government.

### **Quarantine Act Order — other country except United States**

**(2)** Before boarding an aircraft for a flight to Canada departing from any other country except the United States, a foreign national must confirm to the private operator or air carrier operating the flight that, to the best of their knowledge, they are not prohibited from entering Canada under the Order referred to in subsection 2(2).

### **Quarantine Act Order — United States**

**(3)** Before boarding an aircraft for a flight to Canada departing from the United States, a foreign national must confirm to the private operator or air carrier operating the flight that, to the best of their knowledge, they are not prohibited from entering Canada under the Order referred to in subsection 2(3).

### **False declaration**

**(4)** A person must not provide a confirmation under subsection (1), (2) or (3) that they know to be false or misleading.

### **Exception**

**(5)** A competent adult may provide a confirmation referred to in subsection (1), (2) or (3) on behalf of a person who is not a competent adult.

Santé, par le moyen électronique que celui-ci précise, un plan de quarantaine ou ses coordonnées et ce, avant de monter à bord de l'aéronef.

### **Fausse déclaration**

**(5)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle peut encourir une amende si elle fournit la confirmation visée à l'un des paragraphes 3(1), (2) ou (3), la sachant fausse ou trompeuse.

## **Confirmation**

### **Mesures fédérales, provinciales ou territoriales**

**3 (1)** Avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays, chaque personne est tenue de confirmer à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol qu'elle comprend qu'elle peut être visée par des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 prises par l'administration provinciale ou territoriale ayant compétence là où est situé l'aérodrome de destination du vol ou par l'administration fédérale.

### **Décret — Loi sur la mise en quarantaine — autre pays sauf États-Unis**

**(2)** Avant de monter à bord de l'aéronef pour un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays, sauf les États-Unis, l'étranger est tenu de confirmer à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol que, pour autant qu'il sache, le décret visé au paragraphe 2(2) ne lui interdit pas d'entrer au Canada.

### **Décret — Loi sur la mise en quarantaine — États-Unis**

**(3)** Avant de monter à bord de l'aéronef pour un vol à destination du Canada en partance des États-Unis, l'étranger est tenu de confirmer à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol que, pour autant qu'il sache, le décret visé au paragraphe 2(3) ne lui interdit pas d'entrer au Canada.

### **Fausse déclaration**

**(4)** Il est interdit à toute personne de fournir la confirmation visée aux paragraphes (1), (2) ou (3) la sachant fausse ou trompeuse.

### **Exception**

**(5)** L'adulte capable peut fournir la confirmation visée à l'un des paragraphes (1), (2) ou (3) pour la personne qui n'est pas un adulte capable.

**Prohibition**

**4** A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must not permit a person to board the aircraft for the flight if the person is a competent adult and does not provide a confirmation that they are required to provide under subsection 3(1), (2) or (3).

## Foreign Nationals

**Prohibition**

**5** A private operator or air carrier must not permit a foreign national to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates to Canada departing from any other country.

**Exception**

**6** Section 5 does not apply to a foreign national who is permitted to enter Canada under an order referred to in subsection 2(2) or (3).

## Health Check

**Non-application**

**7** Sections 8 to 10 do not apply to either of the following persons:

- (a) a crew member;
- (b) a person who provides a medical certificate certifying that any symptoms referred to in subsection 8(1) that they are exhibiting are not related to COVID-19.

**Health check**

**8 (1)** A private operator or air carrier must conduct a health check of every person boarding an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates by asking questions to verify whether they exhibit any of the following symptoms:

- (a) a fever;
- (b) a cough;
- (c) breathing difficulties.

**Notification**

**(2)** A private operator or air carrier must notify every person boarding an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person may not be permitted to board the aircraft if

- (a) they exhibit a fever and a cough or a fever and breathing difficulties, unless they provide a medical certificate certifying that their symptoms are not related to COVID-19;

**Interdiction**

**4** Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays de permettre à une personne de monter à bord de l'aéronef pour le vol si la personne est un adulte capable et ne fournit pas la confirmation qu'elle est tenue de fournir en application des paragraphes 3(1), (2) ou (3).

## Étrangers

**Interdiction**

**5** Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à un étranger de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue à destination du Canada en partance de tout autre pays.

**Exception**

**6** L'article 5 ne s'applique pas à l'étranger dont l'entrée au Canada est permise en vertu d'un décret visé aux paragraphes 2(2) ou (3).

## Vérification de santé

**Non-application**

**7** Les articles 8 à 10 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a) le membre d'équipage;
- b) la personne qui fournit un certificat médical attestant que les symptômes visés au paragraphe 8(1) qu'elle présente ne sont pas liés à la COVID-19.

**Vérification de santé**

**8 (1)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien est tenu d'effectuer une vérification de santé en posant des questions à chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue pour vérifier si elle présente l'un ou l'autre des symptômes suivants :

- a) de la fièvre;
- b) de la toux;
- c) des difficultés respiratoires.

**Avis**

**(2)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir interdire de monter à bord de l'aéronef dans les cas suivants :

- a) elle présente de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que ses symptômes ne sont pas liés à la COVID-19;

- (b)** they have, or suspect that they have, COVID-19;
- (c)** they have been denied permission to board an aircraft in the previous 14 days for a medical reason related to COVID-19; or
- (d)** in the case of a flight departing in Canada, they are the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

#### **Confirmation**

**(3)** Every person boarding an aircraft for a flight that a private operator or air carrier operates must confirm to the private operator or air carrier that none of the following situations apply to them:

- (a)** the person has, or suspects that they have, COVID-19;
- (b)** the person has been denied permission to board an aircraft in the previous 14 days for a medical reason related to COVID-19;
- (c)** in the case of a flight departing in Canada, the person is the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

#### **False declaration — obligation of private operator or air carrier**

**(4)** The private operator or air carrier must advise every person that they may be liable to a monetary penalty if they provide answers, with respect to the health check or a confirmation, that they know to be false or misleading.

#### **False declaration — obligations of person**

**(5)** A person who, under subsections (1) and (3), is subjected to a health check and is required to provide a confirmation must

- (a)** answer all questions; and
- (b)** not provide answers or a confirmation that they know to be false or misleading.

#### **Exception**

**(6)** A competent adult may answer all questions and provide a confirmation on behalf of a person who is not a competent adult and who, under subsections (1) and (3), is subjected to a health check and is required to give a confirmation.

#### **Observations — private operator or air carrier**

**(7)** During the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates, the private operator

- b)** elle a, ou soupçonne qu'elle a, la COVID-19;
- c)** elle s'est vu interdire de monter à bord d'un aéronef dans les quatorze derniers jours pour une raison médicale liée à la COVID-19;
- d)** dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire du fait d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

#### **Confirmation**

**(3)** La personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'un exploitant privé ou un transporteur aérien effectue confirme à celui-ci qu'aucune des situations suivantes ne s'applique :

- a)** elle a, ou soupçonne qu'elle a, la COVID-19;
- b)** elle s'est vu interdire de monter à bord d'un aéronef dans les quatorze derniers jours pour une raison médicale liée à la COVID-19;
- c)** dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire du fait d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

#### **Fausse déclaration — obligation de l'exploitant privé ou du transporteur aérien**

**(4)** L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise la personne qu'elle peut encourir une amende si elle fournit des réponses à la vérification de santé ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

#### **Fausse déclaration — obligations de la personne**

**(5)** La personne qui, en application des paragraphes (1) et (3), subit la vérification de santé et est tenue de donner la confirmation est tenue :

- a)** d'une part, de répondre à toutes les questions;
- b)** d'autre part, de ne pas fournir de réponses ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

#### **Exception**

**(6)** L'adulte capable peut répondre aux questions ou donner une confirmation pour la personne qui n'est pas un adulte capable et qui, en application des paragraphes (1) et (3), subit la vérification de santé et est tenue de donner la confirmation.

#### **Observations — exploitant privé ou transporteur aérien**

**(7)** Durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue, l'exploitant privé ou le transporteur aérien observe chaque

or air carrier must observe whether any person boarding the aircraft is exhibiting any symptoms referred to in subsection (1).

### Prohibition

**9** A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

**(a)** the person's answers to the health check questions indicate that they exhibit

**(i)** a fever and cough, or

**(ii)** a fever and breathing difficulties;

**(b)** the private operator or air carrier observes that, as the person is boarding, they exhibit

**(i)** a fever and cough, or

**(ii)** a fever and breathing difficulties;

**(c)** the person's confirmation under subsection 8(3) indicates that one of the situations described in paragraphs 8(3)(a), (b) or (c) applies to that person; or

**(d)** the person is a competent adult and refuses to answer any of the questions asked of them under subsection 8(1) or to give the confirmation under subsection 8(3).

### Period of 14 days

**10** A person who is not permitted to board an aircraft under section 9 is not permitted to board another aircraft for a period of 14 days after the refusal, unless they provide a medical certificate certifying that any symptoms referred to in subsection 8(1) that they are exhibiting are not related to COVID-19.

## Temperature Screening — Flights to Canada

### Application

**11 (1)** Sections 12 to 19 apply to an air carrier operating a flight to Canada departing from any other country and to every person boarding an aircraft for such a flight.

### Non-application

**(2)** Sections 12 to 19 do not apply to either of the following persons:

**(a)** an infant,

**(b)** a person who provides a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

personne montant à bord de l'aéronef pour voir si elle présente l'un ou l'autre des symptômes visés au paragraphe (1).

### Interdiction

**9** Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue dans les cas suivants :

**a)** les réponses de la personne à la vérification de santé indiquent qu'elle présente :

**(i)** soit de la fièvre et de la toux,

**(ii)** soit de la fièvre et des difficultés respiratoires;

**b)** selon les observations de l'exploitant privé ou du transporteur aérien, la personne présente au moment de l'embarquement :

**(i)** soit de la fièvre et de la toux,

**(ii)** soit de la fièvre et des difficultés respiratoires;

**c)** la confirmation donnée par la personne aux termes du paragraphe 8(3) indique que l'une des situations visées aux alinéas 8(3)a, b) et c) s'applique;

**d)** la personne est un adulte capable et refuse de répondre à l'une des questions qui lui sont posées en application du paragraphe 8(1) ou de donner la confirmation visée au paragraphe 8(3).

### Période de quatorze jours

**10** La personne qui s'est vu interdire de monter à bord d'un aéronef en application de l'article 9 ne peut monter à bord d'un autre aéronef, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que les symptômes visés au paragraphe 8(1) qu'elle présente ne sont pas liés à la COVID-19.

## Contrôle de la température — vols à destination du Canada

### Application

**11 (1)** Les articles 12 à 19 s'appliquent au transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays et à chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour le vol.

### Non-application

**(2)** Les articles 12 à 19 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

**a)** l'enfant en bas âge;

**b)** la personne qui fournit un certificat médical attestant que la température élevée qu'elle présente n'est pas liée à la COVID-19.

**Requirement**

**12 (1)** Subject to subsection 19(2), an air carrier must conduct a temperature screening of every person boarding an aircraft for a flight that the air carrier operates. The screening must be conducted using equipment that complies with the standards and conducted according to the procedures set out in the standards.

**Second screening**

**(2)** The air carrier must conduct a second temperature screening if the first temperature screening indicates that the person has an elevated temperature. The second temperature screening must be conducted using equipment that complies with the standards and conducted according to the procedures set out in the standards.

**Notification**

**13 (1)** An air carrier must notify every person boarding an aircraft for a flight that the air carrier operates that they may not be permitted to board an aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days if the temperature screening conducted under subsection 12(2) indicates that they have an elevated temperature, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Confirmation**

**(2)** Before boarding an aircraft for a flight, every person must confirm to the air carrier operating the flight that they understand that they may not be permitted to board an aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days if the temperature screening conducted under subsection 12(2) indicates that they have an elevated temperature, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Prohibition — elevated temperature**

**14 (1)** If the temperature screening conducted under subsection 12(2) indicates that the person has an elevated temperature, the air carrier must

- (a)** not permit the person to board the aircraft; and
- (b)** notify the person that they are not permitted to board another aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days after the refusal, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Prohibition — refusal**

**(2)** If a person refuses to be subjected to a temperature screening, the air carrier must not permit the person to board the aircraft.

**Exigence**

**12 (1)** Sous réserve du paragraphe 19(2), le transporteur aérien effectue le contrôle de la température de chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue. Le contrôle est effectué au moyen d'équipement conforme aux normes et selon la marche à suivre qui y figure.

**Deuxième contrôle**

**(2)** Il effectue un deuxième contrôle de la température au moyen d'équipement conforme aux normes et selon la marche à suivre qui y figure, si le premier contrôle de la température indique que la personne a une température élevée.

**Avis**

**13 (1)** Le transporteur aérien avise chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir interdire l'embarquement pour un vol à destination du Canada pendant une période de quatorze jours si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 12(2) indique qu'elle a une température élevée, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Confirmation**

**(2)** Avant de monter à bord de l'aéronef pour un vol, chaque personne est tenue de confirmer au transporteur aérien qui effectue le vol qu'elle comprend qu'elle peut se voir interdire l'embarquement à bord d'un aéronef pour un vol à destination du Canada pendant une période de quatorze jours si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 12(2) indique qu'elle a une température élevée, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Interdiction — température élevée**

**14 (1)** Si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 12(2) indique que la personne a une température élevée, le transporteur aérien :

- a)** lui interdit de monter à bord de l'aéronef;
- b)** l'informe qu'il lui est interdit de monter à bord d'un autre aéronef pour un vol à destination du Canada, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Interdiction — refus**

**(2)** Il interdit à la personne qui refuse de se soumettre au contrôle de la température de monter à bord de l'aéronef.



**Period of 14 days**

**15** A person who is not permitted to board an aircraft under section 14 is not permitted to board another aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days after the refusal, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Requirement — equipment**

**16** An air carrier must calibrate and maintain the equipment that it uses to conduct temperature screenings under subsection 12(2) to ensure that the equipment is in proper operating condition.

**Requirement — training**

**17** An air carrier must ensure that the person using the equipment to conduct temperature screenings under subsection 12(2) has been trained to operate that equipment and interpret the data that it produces.

**Record keeping — equipment**

**18 (1)** An air carrier must keep a record of the following information in respect of each flight it operates:

- (a) the number of persons who were not permitted to board the aircraft under paragraph 14(1)(a);
- (b) the date and flight number;
- (c) the make and model of the equipment that the air carrier used to conduct the temperature screenings under subsection 12(2);
- (d) the date and time that that equipment was last calibrated and last maintained, as well as the name of the person who performed the calibration or maintenance; and
- (e) the results of the last calibration and the activities performed during the last maintenance of that equipment, including any corrective measures taken.

**Record keeping — training**

**(2)** An air carrier must keep a record of the name of every person who has received training under section 17, as well as the contents of the training.

**Retention period**

**(3)** The air carrier must retain the records referred to in subsection (1) for a period of 90 days after the day of the flight.

**Ministerial access**

**(4)** The air carrier must make the records referred to in subsections (1) and (2) available to the Minister on request.

**Période de quatorze jours**

**15** La personne qui s'est vu interdire de monter à bord d'un aéronef en application de l'article 14 ne peut monter à bord d'un autre aéronef pour un vol à destination du Canada, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Exigence — équipement**

**16** Le transporteur aérien est tenu d'étalonner et d'entretenir l'équipement utilisé pour le contrôle de la température visé au paragraphe 12(2) de façon à ce que l'équipement soit en bon état de fonctionnement.

**Exigence — formation**

**17** Le transporteur aérien veille à ce que la personne qui utilise l'équipement pour effectuer le contrôle de la température visé au paragraphe 12(2) ait été formée pour utiliser cet équipement et en interpréter les données.

**Tenue de registre — équipement**

**18 (1)** Le transporteur aérien consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard de chaque vol qu'il effectue :

- a) le nombre de personnes qui se sont vu interdire de monter à bord de l'aéronef en application de l'alinéa 14(1)a);
- b) la date et le numéro du vol;
- c) la marque et le modèle de l'équipement utilisé pour effectuer le contrôle de la température en application du paragraphe 12(2);
- d) la date et l'heure du dernier étalonnage et du dernier entretien de l'équipement et le nom de la personne qui les a effectués;
- e) les résultats du dernier étalonnage et les activités effectuées durant le dernier entretien de l'équipement, y compris les mesures correctives prises.

**Tenue de registre — formation**

**(2)** Il consigne dans un registre le nom de chaque personne qui a reçu la formation en application de l'article 17 ainsi que le contenu de cette formation.

**Conservation**

**(3)** Il conserve le registre visé au paragraphe (1) pendant quatre-vingt-dix jours après la date du vol.

**Accès du ministre**

**(4)** Il met les registres visés aux paragraphes (1) et (2) à la disposition du ministre sur demande de celui-ci.

**Definition of authorized person**

**19 (1)** For the purposes of this section, **authorized person** means a person authorized by a competent authority to conduct temperature screenings at an aerodrome located outside of Canada.

**Exception**

**(2)** An air carrier may rely on an authorized person to conduct the temperature screening under subsection 12(1), in which case subsection 12(2) and sections 13, 14, and 16 to 18 do not apply to that air carrier.

**Notification**

**(3)** The air carrier must notify every person boarding the aircraft for the flight that they are not permitted to board an aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days if the temperature screening indicates that they have an elevated temperature, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Period of 14 days**

**(4)** If the temperature screening indicates that a person has an elevated temperature, that person is not permitted to board an aircraft for a flight to Canada for a period of 14 days after the temperature screening, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Equipment**

**(5)** The air carrier must ensure that the equipment used to conduct those temperature screenings is calibrated and maintained so that the equipment is in proper operating condition.

## Temperature Screening — Aerodromes in Canada

**Definition of screening authority**

**20 (1)** For the purposes of this section and sections 21 to 31, **screening authority** has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

**Application**

**(2)** Sections 21 to 31 apply to all of the following persons:

- (a)** a person entering a restricted area within an air terminal building at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area;
- (b)** a person undergoing a screening at a non-passenger screening checkpoint outside an air terminal building at an aerodrome listed in Schedule 1;

**Définition de personne autorisée**

**19 (1)** Pour l'application du présent article, **personne autorisée** s'entend de toute personne autorisée par l'autorité compétente à effectuer les contrôles de température à un aéroport situé à l'étranger.

**Exception**

**(2)** Le transporteur aérien peut s'en remettre à une personne autorisée pour effectuer le contrôle de la température visé au paragraphe 12(1), auquel cas le paragraphe 12(2) et les articles 13, 14 et 16 à 18 ne s'appliquent pas à l'égard de ce transporteur.

**Avis**

**(3)** Le transporteur aérien avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle ne peut monter à bord d'un aéronef pour un vol à destination du Canada pendant une période de quatorze jours si le contrôle de la température indique qu'elle a une température élevée, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Période de quatorze jours**

**(4)** Si le contrôle de la température indique qu'elle a une température élevée, la personne ne peut monter à bord d'un aéronef pour un vol à destination du Canada, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le contrôle, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Équipement**

**(5)** Le transporteur aérien veille à ce que l'équipement utilisé pour le contrôle soit étalonné et entretenu de façon à ce que l'équipement soit en bon état de fonctionnement.

## Contrôle de la température — aéroports au Canada

**Définition de administration de contrôle**

**20 (1)** Pour l'application du présent article et des articles 21 à 31, **administration de contrôle** s'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

**Application**

**(2)** Les articles 21 à 31 s'appliquent aux personnes suivantes :

- a)** toute personne qui accède à une zone réglementée située à l'intérieur d'une aérogare se trouvant à l'un des aéroports visés à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée;
- b)** toute personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des non-passagers situé à l'extérieur

- (c) the operator of an aerodrome listed in Schedule 1;
- (d) a screening authority at an aerodrome listed in Schedule 1;
- (e) an air carrier operating a flight departing from an air terminal building at an aerodrome listed in Schedule 1.

### Non-application

(3) Sections 21 to 31 do not apply to any of the following persons:

- (a) an infant;
- (b) a person who provides a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19;
- (c) a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;
- (d) a peace officer who is responding to an emergency.

### Requirement

21 A person entering a restricted area within an air terminal building from a non-restricted area within the air terminal building must do so at a passenger screening checkpoint or non-passenger screening checkpoint.

### Requirement — temperature screening

22 (1) A screening authority must conduct a temperature screening of every person who presents themselves at a passenger screening checkpoint or non-passenger screening checkpoint within an air terminal building for the purpose of entering a restricted area from a non-restricted area and of every person undergoing a screening at a non-passenger screening checkpoint outside an air terminal building. The screening must be conducted using equipment that complies with the standards and conducted according to the procedures set out in the standards.

### Second screening

(2) Following a rest period of 10 minutes, the screening authority must conduct a second temperature screening if the first temperature screening indicates that the person has an elevated temperature. The second temperature screening must be conducted using equipment that complies with the standards and conducted according to the procedures set out in the standards.

### Notification — consequence of elevated temperature

23 (1) An air carrier must notify every person, other than a crew member, who intends to board an aircraft for a

d'une aérogare se trouvant à l'un des aérodromes visés à l'annexe 1;

- c) l'exploitant de tout aérodrome visé à l'annexe 1;
- d) l'administration de contrôle à tout aérodrome visé à l'annexe 1;
- e) le transporteur aérien qui exploite un vol en par-tance d'une aérogare se trouvant à l'un des aérodromes visés à l'annexe 1.

### Non-application

(3) Les articles 21 à 31 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a) l'enfant en bas âge;
- b) la personne qui fournit un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19;
- c) le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;
- d) l'agent de la paix qui répond à une urgence.

### Exigence

21 Toute personne qui accède à une zone réglementée située à l'intérieur d'une aérogare, à partir d'une zone non réglementée située à l'intérieur de l'aérogare, le fait à un point de contrôle des passagers ou à un point de contrôle des non-passagers.

### Exigence — contrôle de la température

22 (1) L'administration de contrôle effectue le contrôle de la température de chaque personne qui se présente à un point de contrôle des passagers ou à un point de contrôle des non-passagers situé à l'intérieur d'une aérogare, en vue d'accéder à une zone réglementée à partir d'une zone non réglementée, et de chaque personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des non-passagers situé à l'extérieur d'une aérogare. Le contrôle est effectué au moyen d'équipement conforme aux normes et selon la marche à suivre qui y figure.

### Deuxième contrôle

(2) Après une période de repos de dix minutes, elle effectue un deuxième contrôle de la température si le premier contrôle de la température indique que la personne a une température élevée. Le deuxième contrôle est effectué au moyen d'équipement conforme aux normes et selon la marche à suivre qui y figure.

### Avis — conséquence d'une température élevée

23 (1) Le transporteur aérien avise chaque personne, autre qu'un membre d'équipage, qui a l'intention de

flight that the air carrier operates that they may not be permitted to board an aircraft for a flight originating in Canada and that they must not enter a restricted area at any aerodrome in Canada for a period of 14 days if the temperature screening conducted under subsection 22(2) indicates that they have an elevated temperature, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

#### **Confirmation — consequence of elevated temperature**

**(2)** Before passing beyond a passenger screening checkpoint to board an aircraft for a flight, every person other than a crew member must confirm to the air carrier operating the flight that they understand that they may not be permitted to board an aircraft for a flight originating in Canada and that they must not enter a restricted area at any aerodrome in Canada for a period of 14 days if the temperature screening conducted under subsection 22(2) indicates that they have an elevated temperature, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

#### **Prohibition — elevated temperature**

**24 (1)** If the temperature screening conducted under subsection 22(2) indicates that the person has an elevated temperature, the screening authority must

- (a)** deny the person entry to the restricted area; and
- (b)** notify the person that they are not permitted to board an aircraft for a flight originating in Canada or enter a restricted area at any aerodrome in Canada for a period of 14 days after the denial, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

#### **Prohibition — refusal**

**(2)** If a person refuses to be subjected to a temperature screening, the screening authority must deny them entry to the restricted area.

#### **Period of 14 days**

**25** A person who is denied entry to the restricted area under section 24 is not permitted to enter a restricted area at any aerodrome in Canada for a period of 14 days after the denial, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir interdire l'embarquement pour un vol en partance du Canada et qu'elle ne peut accéder à aucune zone réglementée de tout aéroport au Canada pendant une période de quatorze jours si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 22(2) indique qu'elle a une température élevée, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

#### **Confirmation — conséquence d'une température élevée**

**(2)** Avant de traverser un point de contrôle des passagers pour monter à bord de l'aéronef pour un vol, chaque personne, autre qu'un membre d'équipage, confirme au transporteur aérien qui effectue le vol qu'elle comprend qu'elle peut se voir interdire l'embarquement à bord d'un aéronef pour un vol en partance du Canada et qu'elle ne peut accéder à aucune zone réglementée de tout aéroport au Canada pendant une période de quatorze jours si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 22(2) indique qu'elle a une température élevée, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

#### **Interdiction — température élevée**

**24 (1)** Si le contrôle de la température effectué en application du paragraphe 22(2) indique que la personne a une température élevée, l'administration de contrôle :

- a)** lui refuse l'accès à la zone réglementée;
- b)** l'informe qu'il lui est interdit de monter à bord d'un aéronef pour un vol en partance du Canada ou d'accéder à une zone réglementée à tout aéroport au Canada, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

#### **Interdiction — refus**

**(2)** Elle refuse l'accès à la zone réglementée à la personne qui refuse de se soumettre au contrôle de la température.

#### **Période de quatorze jours**

**25** La personne qui s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée en application de l'article 24 ne peut accéder à une zone réglementée à tout aéroport au Canada, et ce, pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Denial — person intending to board aircraft**

**26 (1)** If, under section 24, a screening authority denies entry to a restricted area to a person who intends to board an aircraft for a flight, other than a crew member, the screening authority must, for the purpose of paragraph 26(4)(a), notify the air carrier operating the flight that that person has been denied entry to the restricted area and provide the person's name and flight number to the air carrier.

**Denial — person not intending to board aircraft**

**(2)** If, under section 24, a screening authority denies entry to a restricted area to a person who does not intend to board an aircraft for a flight, the screening authority must, for the purpose of subsection 26(5), provide the following information to the operator of the aerodrome:

- (a)** the person's name as it appears on their document of entitlement;
- (b)** the number or identifier of the person's document of entitlement; and
- (c)** the reason why the person was denied entry to the restricted area.

**Denial — crew member**

**(3)** If, under section 24, a screening authority denies entry to a restricted area to a crew member, the screening authority must provide the information referred to in subsection (2) to the air carrier for the purpose of allowing the air carrier to assign a replacement crew member, if necessary.

**Denial — air carrier requirements**

**(4)** An air carrier that has been notified under subsection (1) must

- (a)** ensure that the person is directed to a location where they can retrieve their checked baggage, if applicable; and
- (b)** if the person is escorted to a location where they can retrieve their checked baggage, ensure that the escort wears a face mask and maintains a distance of at least two metres between themselves and the person.

**Denial — aerodrome operator requirement**

**(5)** The operator of an aerodrome that has been notified under subsection (2) must suspend the person's restricted area entry privileges for a period of 14 days after the person was denied entry to the restricted area, unless the person provides a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Refus — personnes qui ont l'intention de monter à bord d'un aéronef**

**26 (1)** Si, en application de l'article 24, elle refuse l'accès à une zone réglementée à une personne, autre qu'un membre d'équipage, qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol, l'administration de contrôle en avise, pour l'application de l'alinéa 26(4)a), le transporteur aérien qui exploite le vol et lui fournit le nom de la personne et le numéro de son vol.

**Refus — personnes qui n'ont pas l'intention de monter à bord d'un aéronef**

**(2)** Si, en application de l'article 24, elle refuse l'accès à une zone réglementée à une personne qui n'a pas l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol, l'administration de contrôle fournit, pour l'application du paragraphe 26(5), à l'exploitant de l'aérodrome les renseignements suivants :

- a)** le nom de la personne qui figure sur son document d'autorisation;
- b)** le numéro ou identifiant de son document d'autorisation;
- c)** le motif pour lequel la personne s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée.

**Refus — membre d'équipage**

**(3)** Si, en application de l'article 24, elle refuse l'accès à une zone réglementée à un membre d'équipage, l'administration de contrôle fournit au transporteur aérien les renseignements visés au paragraphe (2) en vue de lui permettre d'assigner un membre d'équipage de relève, s'il y a lieu.

**Refus — exigences du transporteur aérien**

**(4)** Le transporteur aérien qui a été avisé en vertu du paragraphe (1) :

- a)** d'une part, veille à ce que la personne soit dirigée vers tout endroit où les bagages enregistrés peuvent être réclamés, le cas échéant;
- b)** d'autre part, si la personne est escortée vers tout endroit où les bagages enregistrés peuvent être réclamés, veille à ce que l'escorte porte un masque et maintienne une distance d'au moins deux mètres de la personne.

**Refus — exigence de l'exploitant de l'aérodrome**

**(5)** L'exploitant de l'aérodrome qui a été avisé en application du paragraphe (2) suspend les privilèges d'accès à la zone réglementée de la personne pendant une période de quatorze jours après que celle-ci s'est vu refuser l'accès, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Prohibition — restricted area**

**(6)** If, under section 24, a screening authority denies entry to a restricted area to a crew member or to a person who does not intend to board an aircraft for a flight, the crew member or that person must not present themselves at a passenger screening checkpoint or non-passenger screening checkpoint at any aerodrome for the purpose of entering a restricted area for a period of 14 days after the denial, unless they provide a medical certificate certifying that their elevated temperature is not related to COVID-19.

**Requirement — equipment**

**27** A screening authority must ensure that the equipment that it uses to conduct temperature screenings under section 22 is calibrated and maintained so that the equipment is in proper operating condition.

**Requirement — training**

**28** A screening authority must ensure that the person using the equipment to conduct temperature screenings under section 22 has been trained to operate that equipment and interpret the data that it produces.

**Record keeping — equipment**

**29 (1)** A screening authority must keep a record of the following information with respect to any temperature screening it conducts:

- (a)** the number of persons who are denied entry under paragraph 24(1)(a) at a passenger screening checkpoint;
- (b)** the number of persons who are denied entry under paragraph 24(1)(a) at a non-passenger screening checkpoint;
- (c)** the flight number of any person who is denied entry under paragraph 24(1)(a) at a passenger screening checkpoint and the date on which the person was denied entry;
- (d)** the make and model of the equipment that the screening authority uses to conduct the temperature screenings under section 22;
- (e)** the date and time when that equipment was calibrated and maintained, as well as the name of the person who performed the calibration or maintenance; and
- (f)** the results of the calibration and the activities performed during the maintenance of that equipment, including any corrective measures taken.

**Record keeping — training**

**(2)** The screening authority must keep a record of the name of every person who has received training under section 28, as well as the contents of the training.

**Interdiction — zone réglementée**

**(6)** Si, en application de l'article 24, l'administration de contrôle refuse l'accès à une zone réglementée à un membre d'équipage ou à une personne qui n'a pas l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol, celle-ci ne peut se présenter à aucun point de contrôle des passagers ou point de contrôle des non-passagers de tout aéroport en vue d'accéder à une zone réglementée pendant une période de quatorze jours suivant le refus, à moins qu'elle fournisse un certificat médical attestant que sa température élevée n'est pas liée à la COVID-19.

**Exigence — équipement**

**27** L'administration de contrôle veille à ce que l'équipement utilisé pour effectuer le contrôle de la température visé à l'article 22 ait été étalonné et entretenu de façon à ce que celui-ci soit en bon état de fonctionnement.

**Exigence — formation**

**28** L'administration de contrôle veille à ce que la personne qui utilise l'équipement pour effectuer le contrôle de la température visé à l'article 22 ait été formée pour utiliser cet équipement et en interpréter les données.

**Tenue de registre — équipement**

**29 (1)** L'administration de contrôle consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard des contrôles de température qu'elle effectue :

- a)** le nombre de personnes à qui l'on a refusé l'accès à partir d'un point de contrôle des passagers en application de l'alinéa 24(1)a);
- b)** le nombre de personnes à qui l'on a refusé l'accès à partir d'un point de contrôle des non-passagers en application de l'alinéa 24(1)a);
- c)** le numéro de vol de toute personne à qui l'on a refusé l'accès à partir d'un point de contrôle des passagers en application de l'alinéa 24(1)a) et la date du refus;
- d)** la marque et le modèle de l'équipement utilisé pour effectuer le contrôle de la température en application de l'article 22;
- e)** la date et l'heure de l'étalonnage et de l'entretien de l'équipement et le nom de la personne qui les a effectués;
- f)** les résultats de l'étalonnage et les activités effectués durant l'entretien de l'équipement, y compris les mesures correctives prises.

**Tenue de registre — formation**

**(2)** Elle consigne dans un registre le nom de chaque personne qui a reçu la formation en application de l'article 28 et le contenu de cette formation.

**Ministerial access**

**(3)** The screening authority must make the records referred to in subsections (1) and (2) available to the Minister on request.

**Temperature screening facilities**

**30** The operator of an aerodrome must make facilities available for temperature screening that are accessible without having to enter a restricted area.

**Requirement — air carrier representative**

**31** An air carrier must ensure that the screening authority at the aerodrome has been provided with the name and telephone number of the on-duty representative of the air carrier for the purpose of facilitating the return of checked baggage to persons who are denied entry to a restricted area under section 24.

## Face Masks

**Non-application**

**32 (1)** Sections 33 to 38 do not apply to any of the following persons:

- (a)** a child who is less than two years of age;
- (b)** a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a face mask;
- (c)** a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a face mask for a medical reason;
- (d)** a person who is unconscious;
- (e)** a person who is unable to remove their face mask without assistance;
- (f)** a crew member;
- (g)** a gate agent.

**Face mask readily available**

**(2)** An adult responsible for a child who is at least two years of age but less than six years of age must ensure that a face mask is readily available to the child prior to boarding an aircraft for a flight.

**Wearing of face mask**

**(3)** An adult responsible for a child must ensure that the child wears a face mask when wearing one is required under section 35 and complies with any instructions given by a gate agent under section 36 if the child

- (a)** is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a face mask; or
- (b)** is at least six years of age.

**Demande du ministre**

**(3)** Elle met les registres visés aux paragraphes (1) et (2) à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

**Installations pour le contrôle de la température**

**30** L'exploitant d'un aérodrome prévoit des installations pour le contrôle de la température qui sont accessibles sans avoir à accéder à une zone réglementée.

**Exigence — représentant du transporteur aérien**

**31** Le transporteur aérien veille à ce que l'administration de contrôle à l'aérodrome ait les nom et numéro de téléphone du représentant du transporteur aérien en service en vue de faciliter la remise des bagages enregistrés aux personnes qui se sont vu refuser l'accès à une zone réglementée en application de l'article 24.

## Masque

**Non-application**

**32 (1)** Les articles 33 à 38 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- a)** l'enfant âgé de moins de deux ans;
- b)** l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;
- c)** la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;
- d)** la personne qui est inconsciente;
- e)** la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;
- f)** le membre d'équipage;
- g)** l'agent d'embarquement.

**Masque à la portée de l'enfant**

**(2)** L'adulte responsable d'un enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, veille à ce que celui-ci ait un masque à sa portée avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

**Port du masque**

**(3)** L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque l'article 35 l'exige et se conforme aux instructions données par l'agent d'embarquement en application de l'article 36 si l'enfant :

- a)** est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;
- b)** est âgé de six ans ou plus.

**Notification**

**33** A private operator or air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person must

- (a) be in possession of a face mask prior to boarding;
- (b) wear the face mask at all times during the boarding process, during the flight and from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building; and
- (c) comply with any instructions given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a face mask.

**Obligation to possess face mask**

**34** Every person who is at least six years of age must be in possession of a face mask prior to boarding an aircraft for a flight.

**Wearing of face mask — persons**

**35 (1)** Subject to subsections (2) to (3), a private operator or air carrier must require a person to wear a face mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

**Exceptions — person**

**(2)** Subsection (1) does not apply

- (a) when the safety of the person could be endangered by wearing a face mask;
- (b) when the person is drinking, eating or taking oral medications;
- (c) when a gate agent or a crew member authorizes the removal of the face mask to address unforeseen circumstances or the person's special needs; or
- (d) when a gate agent, a member of the aerodrome security personnel or a crew member authorizes the removal of the face mask to verify the person's identity.

**Exceptions — flight deck**

**(3)** Subsection (1) does not apply to any of the following persons when they are on the flight deck:

- (a) a Department of Transport air carrier inspector;
- (b) an inspector of the civil aviation authority of the state where the aircraft is registered;

**Avis**

**33** L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle est tenue de respecter les conditions suivantes :

- a) avoir un masque en sa possession avant l'embarquement;
- b) porter le masque en tout temps durant l'embarquement, durant le vol et dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare;
- c) se conformer aux instructions données par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à l'égard du port du masque.

**Obligation d'avoir un masque en sa possession**

**34** Toute personne âgée de six ans ou plus est tenue d'avoir un masque en sa possession avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

**Port du masque — personne**

**35 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) à (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que toute personne porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

**Exceptions — personne**

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les situations suivantes :

- a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de la personne;
- b) la personne boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale;
- c) la personne est autorisée par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à retirer le masque en raison de circonstances imprévues ou des besoins particuliers de la personne;
- d) la personne est autorisée par un agent d'embarquement, un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome ou un membre d'équipage à retirer le masque pendant le contrôle d'identité.

**Exceptions — poste de pilotage**

**(3)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes ci-après lorsqu'elles se trouvent dans le poste de pilotage :

- a) l'inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports;
- b) l'inspecteur de l'autorité de l'aviation civile de l'État où l'aéronef est immatriculé;



**(c)** an employee of the private operator or air carrier who is not a crew member and who is performing their duties;

**(d)** a pilot, flight engineer or flight attendant employed by a wholly owned subsidiary or a code share partner of the air carrier;

**(e)** a person who has expertise related to the aircraft, its equipment or its crew members and who is required to be on the flight deck to provide a service to the private operator or air carrier.

### **Compliance**

**36** A person must comply with any instructions given by a gate agent, a member of the aerodrome security personnel or a crew member with respect to wearing a face mask.

### **Prohibition — private operator or air carrier**

**37** A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

- (a)** the person is not in possession of a face mask; or
- (b)** the person refuses to comply with an instruction given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a face mask.

### **Refusal to comply**

**38** If, during a flight that a private operator or air carrier operates, a person refuses to comply with an instruction given by a crew member with respect to wearing a face mask, the private operator or air carrier must

- (a)** keep a record of
  - (i)** the date and flight number,
  - (ii)** the person's name and contact information,
  - (iii)** the person's seat number, and
  - (iv)** the circumstances related to the refusal to comply; and
- (b)** inform the Minister as soon as feasible of any record created under paragraph (a).

### **Wearing of face mask — crew member**

**39 (1)** Subject to subsections (2) to (3), a private operator or air carrier must require a crew member to wear a face mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

**(c)** l'employé de l'exploitant privé ou du transporteur aérien qui n'est pas un membre d'équipage et qui exerce ses fonctions;

**(d)** un pilote, un mécanicien navigant ou un agent de bord qui travaille pour une filiale à cent pour cent ou pour un partenaire à code partagé du transporteur aérien;

**(e)** la personne qui possède une expertise liée à l'aéronef, à son équipement ou à ses membres d'équipage et qui doit être dans le poste de pilotage pour fournir un service à l'exploitant privé ou au transporteur aérien.

### **Conformité**

**36** Toute personne est tenue de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement, du membre du personnel de sûreté de l'aérodrome ou du membre d'équipage à l'égard du port du masque.

### **Interdiction — exploitant privé ou transporteur aérien**

**37** Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne, dans les cas ci-après, de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue :

- a)** la personne n'a pas de masque en sa possession;
- b)** la personne refuse de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement ou du membre d'équipage à l'égard du port du masque.

### **Refus d'obtempérer**

**38** Si, durant un vol que l'exploitant privé ou le transporteur aérien effectue, une personne refuse de se conformer aux instructions données par un membre d'équipage à l'égard du port du masque, l'exploitant privé ou le transporteur aérien :

- a)** consigne dans un registre les renseignements suivants :
  - (i)** la date et le numéro du vol,
  - (ii)** le nom et les coordonnées de la personne,
  - (iii)** le numéro du siège occupé par la personne,
  - (iv)** les circonstances du refus;
- b)** informe dès que possible le ministre de la création d'un registre en application de l'alinéa a).

### **Port du masque — membre d'équipage**

**39 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) à (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout membre d'équipage porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

**Exceptions — crew member****(2)** Subsection (1) does not apply

- (a)** when the safety of the crew member could be endangered by wearing a face mask;
- (b)** when the wearing of a face mask by the crew member could interfere with operational requirements or the safety of the flight; or
- (c)** when the crew member is drinking, eating or taking oral medications.

**Exception — flight deck****(3)** Subsection (1) does not apply to a crew member who is a flight crew member when they are on the flight deck.**Wearing of face mask — gate agent****40 (1)** Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a gate agent to wear a face mask during the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates.**Exceptions****(2)** Subsection (1) does not apply

- (a)** when the safety of the gate agent could be endangered by wearing a face mask; or
- (b)** when the gate agent is drinking, eating or taking oral medications.

**Exception — physical barrier****(3)** During the boarding process, subsection (1) does not apply to a gate agent if the gate agent is separated from any other person by a physical barrier that allows the gate agent and the other person to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

## Deplaning

**Non-application****41 (1)** Section 42 does not apply to any of the following persons:

- (a)** a child who is less than two years of age;
- (b)** a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a face mask;
- (c)** a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a face mask for a medical reason;

**Exceptions — membre d'équipage****(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a)** le port du masque risque de compromettre la sécurité du membre d'équipage;
- b)** le port du masque par le membre d'équipage risque d'interférer avec des exigences opérationnelles ou de compromettre la sécurité du vol;
- c)** le membre d'équipage boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

**Exception — poste de pilotage****(3)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas au membre d'équipage qui est un membre d'équipage de conduite lorsqu'il se trouve dans le poste de pilotage.**Port du masque — agent d'embarquement****40 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout agent d'embarquement porte un masque durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue.**Exceptions****(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a)** le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent d'embarquement;
- b)** l'agent d'embarquement boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

**Exception — barrière physique****(3)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas, durant l'embarquement, à l'agent d'embarquement s'il est séparé des autres personnes par une barrière physique qui lui permet d'interagir avec celles-ci et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

## Débarquement

**Non-application****41 (1)** L'article 42 ne s'applique pas aux personnes suivantes :

- a)** l'enfant âgé de moins de deux ans;
- b)** l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;
- c)** la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

- (d) a person who is unconscious;
- (e) a person who is unable to remove their face mask without assistance;
- (f) a person who is on a flight that originates in Canada and is destined to another country.

#### **Wearing of face mask**

(2) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a face mask when wearing one is required under section 42 if the child

- (a) is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a face mask; or
- (b) is at least six years of age.

#### **Wearing of face mask — person**

42 A person who is on board an aircraft must wear a face mask at all times from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building, including by a passenger loading bridge.

## Screening Authority

#### **Definition of screening authority**

43 (1) For the purposes of sections 44 and 47, **screening authority** means a person responsible for the screening of persons and goods at an aerodrome set out in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* or at any other place designated by the Minister under subsection 6(1.1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

#### **Non-application**

(2) Sections 44 to 47 do not apply to any of the following persons:

- (a) a child who is less than two years of age;
- (b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a face mask;
- (c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a face mask for a medical reason;
- (d) a person who is unconscious;
- (e) a person who is unable to remove their face mask without assistance;
- (f) a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;
- (g) a peace officer who is responding to an emergency.

- (d) la personne qui est inconsciente;
- (e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;
- (f) la personne qui est à bord d'un vol en provenance du Canada et à destination d'un pays étranger.

#### **Port du masque**

(2) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque l'article 42 l'exige si l'enfant :

- a) est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;
- b) est âgé de six ans ou plus.

#### **Port du masque — personne**

42 Toute personne à bord d'un aéronef est tenue de porter un masque en tout temps dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare, notamment par une passerelle d'embarquement des passagers.

## Administration de contrôle

#### **Définition de administration de contrôle**

43 (1) Pour l'application des articles 44 et 47, **administration de contrôle** s'entend de la personne responsable du contrôle des personnes et des biens à tout aéroport visé à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* ou à tout autre endroit désigné par le ministre au titre du paragraphe 6(1.1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

#### **Non-application**

(2) Les articles 44 à 47 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

- (a) l'enfant âgé de moins de deux ans;
- (b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;
- (c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;
- (d) la personne qui est inconsciente;
- (e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;
- (f) le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;
- (g) l'agent de la paix qui répond à une urgence.

**Wearing of face mask**

**(3)** An adult responsible for a child must ensure that the child wears a face mask when wearing one is required under subsection 44(2) and removes it when required by a screening officer to do so under subsection 44(3) if the child

- (a)** is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a face mask; or
- (b)** is at least six years of age.

**Requirement — passenger screening checkpoint**

**44 (1)** A screening authority must notify a person who is subject to screening at a passenger screening checkpoint that they must wear a face mask at all times during screening.

**Wearing of face mask — person**

**(2)** Subject to subsection (3), a person who is the subject of screening referred to in subsection (1) must wear a face mask at all times during screening.

**Requirement to remove face mask**

**(3)** A person who is required by a screening officer to remove their face mask during screening must do so.

**Wearing of face mask — screening officer**

**(4)** A screening officer must wear a face mask at a passenger screening checkpoint when conducting the screening of a person if, during the screening, the screening officer is two metres or less from the person being screened.

**Requirement — non-passenger screening checkpoint**

**45 (1)** A person who presents themselves at a non-passenger screening checkpoint to enter into a restricted area must wear a face mask at all times.

**Wearing of face mask — screening officer**

**(2)** Subject to subsection (3), a screening officer must wear a face mask at all times at a non-passenger screening checkpoint.

**Exceptions**

**(3)** Subsection (2) does not apply

- (a)** when the safety of the screening officer could be endangered by wearing a face mask; or
- (b)** when the screening officer is drinking, eating or taking oral medications.

**Exception — physical barrier**

**46** Sections 44 and 45 do not apply to a person, including a screening officer, if the person is two metres or less from

**Port du masque**

**(3)** L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque le paragraphe 44(2) l'exige et l'enlève lorsque l'agent de contrôle lui en fait la demande au titre du paragraphe 44(3) si l'enfant :

- a)** est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;
- b)** est âgé de six ans ou plus.

**Exigence — point de contrôle des passagers**

**44 (1)** L'administration de contrôle avise la personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des passagers qu'elle doit porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

**Port du masque — personne**

**(2)** Sous réserve du paragraphe (3), la personne qui fait l'objet du contrôle visé au paragraphe (1) est tenue de porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

**Exigence d'enlever le masque**

**(3)** Pendant le contrôle, la personne enlève son masque si l'agent de contrôle lui en fait la demande.

**Port du masque — agent de contrôle**

**(4)** L'agent de contrôle est tenu de porter un masque à un point de contrôle des passagers lorsqu'il effectue le contrôle d'une personne si, lors du contrôle, il se trouve à une distance de deux mètres ou moins de la personne qui fait l'objet du contrôle.

**Exigence — point de contrôle des non-passagers**

**45 (1)** La personne qui se présente à un point de contrôle des non-passagers pour passer dans une zone réglementée porte un masque en tout temps.

**Port du masque — agent de contrôle**

**(2)** Sous réserve du paragraphe (3), l'agent de contrôle est tenu de porter un masque en tout temps lorsqu'il se trouve à un point de contrôle des non-passagers.

**Exceptions**

**(3)** Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a)** le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent de contrôle;
- b)** l'agent de contrôle boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

**Exception — barrière physique**

**46** Les articles 44 et 45 ne s'appliquent pas à la personne, notamment l'agent de contrôle, qui se trouve à deux

another person and both persons are separated by a physical barrier that allows them to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

#### **Prohibition — passenger screening checkpoint**

**47 (1)** A screening authority must not permit a person who has been notified to wear a face mask and refuses to do so to pass beyond a passenger screening checkpoint into a restricted area.

#### **Prohibition — non-passenger screening checkpoint**

**(2)** A screening authority must not permit a person who refuses to wear a face mask to pass beyond a non-passenger screening checkpoint into a restricted area.

## Designated Provisions

#### **Designation**

**48 (1)** The provisions of this Interim Order set out in column 1 of Schedule 2 are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

#### **Maximum amounts**

**(2)** The amounts set out in column 2 of Schedule 2 are the maximum amounts of the penalty payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column 1.

#### **Notice**

**(3)** A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

- (a)** the particulars of the alleged contravention;
- (b)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;
- (c)** that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;
- (d)** that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and

mètres ou moins d'une autre personne si elle est séparée de l'autre personne par une barrière physique qui leur permet d'interagir et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

#### **Interdiction — point de contrôle des passagers**

**47 (1)** L'administration de contrôle interdit à toute personne qui a été avisée de porter un masque et qui n'en porte pas de traverser un point de contrôle des passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

#### **Interdiction — point de contrôle des non-passagers**

**(2)** Elle interdit à toute personne qui ne porte pas de masque de traverser un point de contrôle des non-passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

## Textes désignés

#### **Désignation**

**48 (1)** Les dispositions du présent arrêté d'urgence figurant à la colonne 1 de l'annexe 2 sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

#### **Montants maximaux**

**(2)** Les sommes indiquées à la colonne 2 de l'annexe 2 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

#### **Avis**

**(3)** L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est donné par écrit et comporte :

- a)** une description des faits reprochés;
- b)** un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer la somme fixée dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;
- c)** un énoncé indiquant que le paiement de la somme fixée dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;
- d)** un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;
- e)** un énoncé indiquant que le défaut par le destinataire de l'avis de verser la somme qui y est fixée et de déposer, dans le délai imparti, une requête en révision

(e) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if they fail to pay the amount specified in the notice and fail to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

auprès du Tribunal vaut aveu de responsabilité à l'égard de la contravention.

## Repeal

**49 The *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 14, made on November 23, 2020, is repealed.***

## Abrogation

**49 L'Arrêté d'urgence n° 14 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19, pris le 23 novembre 2020, est abrogé.**

### SCHEDULE 1

(Subsection 20(2))

## Aerodromes

Name	ICAO Location Indicator
Calgary International Airport	CYYC
Edmonton International Airport	CYEG
Halifax / Robert L. Stanfield International Airport	CYHZ
Kelowna International Airport	CYLW
Montréal / Pierre Elliott Trudeau International Airport	CYUL
Ottawa / Macdonald-Cartier International Airport	CYOW
Québec / Jean Lesage International Airport	CYQB
Regina International Airport	CYQR
Saskatoon / John G. Diefenbaker International Airport	CYXE
St. John's International Airport	CYYT
Toronto / Billy Bishop Toronto City Airport	CYTZ
Toronto / Lester B. Pearson International Airport	CYYZ
Vancouver International Airport	CYVR
Victoria International Airport	CYYJ
Winnipeg / James Armstrong Richardson International Airport	CYWG

### ANNEXE 1

(paragraphe 20(2))

## Aérodromes

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Aéroport international de Calgary	CYYC
Aéroport international d'Edmonton	CYEG
Aéroport international Robert L. Stanfield de Halifax	CYHZ
Aéroport international de Kelowna	CYLW
Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	CYUL
Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa	CYOW
Aéroport international Jean-Lesage de Québec	CYQB
Aéroport international de Regina	CYQR
Aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon	CYXE
Aéroport international de St. John's	CYYT
Aéroport Billy Bishop de Toronto	CYTZ
Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto	CYYZ
Aéroport international de Vancouver	CYVR
Aéroport international de Victoria	CYYJ
Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg	CYWG

**SCHEDULE 2**

(Subsections 48(1) and (2))

**Designated Provisions**

Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 2(1)	5,000
Subsection 2(2)	5,000	25,000
Subsection 2(3)	5,000	25,000
Subsection 2(4)	5,000	25,000
Subsection 2(5)	5,000	25,000
Subsection 3(1)	5,000	
Subsection 3(2)	5,000	
Subsection 3(3)	5,000	
Subsection 3(4)	5,000	
Section 4	5,000	25,000
Section 5	5,000	25,000
Subsection 8(1)	5,000	25,000
Subsection 8(2)	5,000	25,000
Subsection 8(3)	5,000	
Subsection 8(4)	5,000	25,000
Subsection 8(5)	5,000	
Subsection 8(7)	5,000	25,000
Section 9	5,000	25,000
Section 10	5,000	
Subsection 12(1)		25,000
Subsection 12(2)		25,000
Subsection 13(1)		25,000
Subsection 13(2)	5,000	
Subsection 14(1)		25,000
Subsection 14(2)		25,000
Section 15	5,000	
Section 16		25,000
Section 17		25,000
Subsection 18(1)		25,000
Subsection 18(2)		25,000
Subsection 18(3)		25,000
Subsection 18(4)		25,000
Subsection 19(3)		25,000
Subsection 19(4)	5,000	
Subsection 19(5)		25,000

**ANNEXE 2**

(paragraphe 48(1) et (2))

**Textes désignés**

Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 2(1)	5 000
Paragraphe 2(2)	5 000	25 000
Paragraphe 2(3)	5 000	25 000
Paragraphe 2(4)	5 000	25 000
Paragraphe 2(5)	5 000	25 000
Paragraphe 3(1)	5 000	
Paragraphe 3(2)	5 000	
Paragraphe 3(3)	5 000	
Paragraphe 3(4)	5 000	
Article 4	5 000	25 000
Article 5	5 000	25 000
Paragraphe 8(1)	5 000	25 000
Paragraphe 8(2)	5 000	25 000
Paragraphe 8(3)	5 000	
Paragraphe 8(4)	5 000	25 000
Paragraphe 8(5)	5 000	
Paragraphe 8(7)	5 000	25 000
Article 9	5 000	25 000
Article 10	5 000	
Paragraphe 12(1)		25 000
Paragraphe 12(2)		25 000
Paragraphe 13(1)		25 000
Paragraphe 13(2)	5 000	
Paragraphe 14(1)		25 000
Paragraphe 14(2)		25 000
Article 15	5 000	
Article 16		25 000
Article 17		25 000
Paragraphe 18(1)		25 000
Paragraphe 18(2)		25 000
Paragraphe 18(3)		25 000
Paragraphe 18(4)		25 000
Paragraphe 19(3)		25 000
Paragraphe 19(4)	5 000	
Paragraphe 19(5)		25 000

Column 1	Column 2		Colonne 1	Colonne 2			
	Designated Provision	Maximum Amount of Penalty (\$)		Texte désigné	Montant maximal de l'amende (\$)		
		Individual			Corporation	Personne physique	Personne morale
Section 21	5,000		Article 21	5 000			
Subsection 22(1)		25,000	Paragraphe 22(1)		25 000		
Subsection 22(2)		25,000	Paragraphe 22(2)		25 000		
Subsection 23(1)		25,000	Paragraphe 23(1)		25 000		
Subsection 23(2)	5,000		Paragraphe 23(2)	5 000			
Subsection 24(1)		25,000	Paragraphe 24(1)		25 000		
Subsection 24(2)		25,000	Paragraphe 24(2)		25 000		
Section 25	5,000		Article 25	5 000			
Subsection 26(1)		25,000	Paragraphe 26(1)		25 000		
Subsection 26(2)		25,000	Paragraphe 26(2)		25 000		
Subsection 26(3)		25,000	Paragraphe 26(3)		25 000		
Subsection 26(4)		25,000	Paragraphe 26(4)		25 000		
Subsection 26(5)		25,000	Paragraphe 26(5)		25 000		
Subsection 26(6)	5,000		Paragraphe 26(6)	5 000			
Section 27		25,000	Article 27		25 000		
Section 28		25,000	Article 28		25 000		
Subsection 29(1)		25,000	Paragraphe 29(1)		25 000		
Subsection 29(2)		25,000	Paragraphe 29(2)		25 000		
Subsection 29(3)		25,000	Paragraphe 29(3)		25 000		
Section 30		25,000	Article 30		25 000		
Section 31		25,000	Article 31		25 000		
Subsection 32(2)	5,000		Paragraphe 32(2)	5 000			
Subsection 32(3)	5,000		Paragraphe 32(3)	5 000			
Section 33	5,000	25,000	Article 33	5 000	25 000		
Section 34	5,000		Article 34	5 000			
Subsection 35(1)	5,000	25,000	Paragraphe 35(1)	5 000	25 000		
Section 36	5,000		Article 36	5 000			
Section 37	5,000	25,000	Article 37	5 000	25 000		
Section 38	5,000	25,000	Article 38	5 000	25 000		
Subsection 39(1)	5,000	25,000	Paragraphe 39(1)	5 000	25 000		
Subsection 40(1)	5,000	25,000	Paragraphe 40(1)	5 000	25 000		
Subsection 41(2)	5,000		Paragraphe 41(2)	5 000			
Section 42	5,000		Article 42	5 000			
Subsection 43(3)	5,000		Paragraphe 43(3)	5 000			
Subsection 44(1)		25,000	Paragraphe 44(1)		25 000		
Subsection 44(2)	5,000		Paragraphe 44(2)	5 000			
Subsection 44(3)	5,000		Paragraphe 44(3)	5 000			
Subsection 44(4)	5,000		Paragraphe 44(4)	5 000			
Subsection 45(1)	5,000		Paragraphe 45(1)	5 000			



Column 1	Column 2
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty (\$)
	Individual                      Corporation
Subsection 45(2)	5,000
Subsection 47(1)	25,000
Subsection 47(2)	25,000

## PRIVY COUNCIL OFFICE

### *Appointment opportunities*

*We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.*

*We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.*

*The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.*

### **Current opportunities**

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council appointments website](#).

### **Governor in Council appointment opportunities**

Position	Organization	Closing date
Member	Atlantic Pilotage Authority Canada	
President and Chief Executive Officer	Atomic Energy of Canada Limited	

Colonne 1	Colonne 2
Texte désigné	Montant maximal de l'amende (\$)
	Personne physique      Personne morale
Paragraphe 45(2)	5 000
Paragraphe 47(1)	25 000
Paragraphe 47(2)	25 000

## BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

### *Possibilités de nominations*

*Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.*

*Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.*

*Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.*

### **Possibilités d'emploi actuelles**

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

### **Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil**

Poste	Organisation	Date de clôture
Membre	Administration de pilotage de l'Atlantique Canada	
Président et premier dirigeant	Énergie atomique du Canada, Limitée	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Commissioner	British Columbia Treaty Commission		Commissaire	Commission des traités de la Colombie-Britannique	
Member	Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority		Membre	Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority	
Director	Business Development Bank of Canada		Administrateur	Banque de développement du Canada	
Director — Board Risk Committee Chairperson	Business Development Bank of Canada		Administrateur — Président du comité de risque du conseil	Banque de développement du Canada	
President and Chief Executive Officer	Business Development Bank of Canada		Président et premier dirigeant	Banque de développement du Canada	
President and Chief Executive Officer	Canada Development Investment Corporation		Président et premier dirigeant	Corporation de développement des investissements du Canada	
Commissioner for Employers	Canada Employment Insurance Commission		Commissaire des employeurs	Commission de l'assurance-emploi du Canada	
President and Chief Executive Officer	Canada Lands Company Limited		Président et premier dirigeant	Société immobilière du Canada Limitée	
President	Canada Mortgage and Housing Corporation		Président	Société canadienne d'hypothèques et de logement	
Member of the Board of Directors	Canada Post		Membre du conseil d'administration	Postes Canada	
President	Canadian Commercial Corporation		Président	Corporation commerciale canadienne	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board		Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Commissioner (full-time), Commissioner (part-time)	Canadian Energy Regulator		Commissaire (temps plein), Commissaire (temps partiel)	Régie canadienne de l'énergie	
Director	Canadian Energy Regulator		Directeur	Régie canadienne de l'énergie	
Chief Commissioner	Canadian Grain Commission		Président	Commission canadienne des grains	
Commissioner	Canadian Grain Commission		Commissaire	Commission canadienne des grains	
Federal Housing Advocate	Canadian Human Rights Commission		Défenseur fédéral du logement	Commission canadienne des droits de la personne	
Member	Canadian Human Rights Tribunal		Membre	Tribunal canadien des droits de la personne	
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal		Président	Tribunal canadien du commerce extérieur	
Chairperson	Canadian Museum of History		Président	Musée canadien de l'histoire	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Director	Canadian Museum of History		Directeur	Musée canadien de l'histoire	
Permanent Member	Canadian Nuclear Safety Commission		Commissaire permanent	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Chairperson	Canadian Transportation Agency		Président	Office des transports du Canada	
Temporary Member	Canadian Transportation Agency		Membre temporaire	Office des transports du Canada	
Chief Administrator	Courts Administration Service		Administrateur en chef	Service administratif des tribunaux judiciaires	
Director	Farm Credit Canada		Conseiller	Financement agricole Canada	
Chairperson	Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board		Président	Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral	
Vice-Chairperson	Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board		Vice-président	Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral	
Director	Freshwater Fish Marketing Corporation		Administrateur	Office de commercialisation du poisson d'eau douce	
Chairperson	Great Lakes Pilotage Authority Canada		Président du conseil	Administration de pilotage des Grands Lacs Canada	
Director (Federal)	Hamilton-Oshawa Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire d'Hamilton-Oshawa	
Member, Northwest Territories	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre, Territoires du Nord-Ouest	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Member, Yukon	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre, Yukon	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Assistant Deputy Chairperson	Immigration and Refugee Board of Canada		Vice-président adjoint	Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada	
Commissioner	Impact Assessment Agency of Canada		Commissaire	Agence d'évaluation d'impact du Canada	
Member (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies		Membre (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends en matière de commerce international et d'investissement international	
Chairperson	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated		Président du conseil	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	
Chairperson	Laurentian Pilotage Authority Canada		Président du conseil	Administration de pilotage des Laurentides Canada	

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>	<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Chairperson	Military Police Complaints Commission of Canada		Président	Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire du Canada	
Member	Military Police Complaints Commission of Canada		Membre	Commission d'examen des plaintes concernant la police militaire du Canada	
Director (Federal)	Nanaimo Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire de Nanaimo	
Member	National Arts Centre Corporation		Membre	Société du Centre national des Arts	
Secretary	National Battlefields Commission		Secrétaire	Commission des champs de bataille nationaux	
Member	National Seniors Council		Membre	Conseil national des aînés	
Member	Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada		Membre	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada	
Commissioner and Director	Office of the Commissioner of Indigenous Languages		Commissaire et directeur	Bureau du commissaire aux langues autochtones	
Member	Payments in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel		Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	
Director	Public Sector Pension Investment Board		Administrateur	Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public	
Commissioner	Roosevelt Campobello International Park Commission		Commissaire	Commission du parc international Roosevelt de Campobello	
Member	Social Sciences and Humanities Research Council of Canada		Membre	Conseil de recherches en sciences humaines du Canada	
President	Social Sciences and Humanities Research Council of Canada		Président	Conseil de recherches en sciences humaines du Canada	
Registrar	Supreme Court of Canada		Registraire	Cour suprême du Canada	
Member	Telefilm Canada		Membre	Téléfilm Canada	
Chairperson and Member	Transportation Appeal Tribunal of Canada		Président et conseiller	Tribunal d'appel des transports du Canada	
Member	Transportation Appeal Tribunal of Canada		Membre	Tribunal d'appel des transports du Canada	
Vice-Chairperson	Transportation Appeal Tribunal of Canada		Vice-président	Tribunal d'appel des transports du Canada	

## PARLIAMENT

### HOUSE OF COMMONS

Second Session, 43rd Parliament

#### PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 19, 2020.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

#### **Charles Robert**

Clerk of the House of Commons

### OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

#### CANADA ELECTIONS ACT

##### *Deregistration of a registered political party*

As a result of the failure to comply with the obligations of subsection 415(3) of the *Canada Elections Act*, "The United Party of Canada" is deregistered. Deregistration is effective on December 31, 2020.

December 4, 2020

#### **Stéphane Perrault**

Chief Electoral Officer

## PARLEMENT

### CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, 43<sup>e</sup> législature

#### PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 19 septembre 2020.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

#### **Charles Robert**

### BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

#### LOI ÉLECTORALE DU CANADA

##### *Radiation d'un parti politique enregistré*

En raison du défaut de remplir ses obligations en vertu du paragraphe 415(3) de la *Loi électorale du Canada*, le « Parti Uni du Canada » est radié. La radiation prend effet le 31 décembre 2020.

Le 4 décembre 2020

Le directeur général des élections

#### **Stéphane Perrault**

**COMMISSIONS****CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

Following a request from each of the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(a) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(a) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

**COMMISSIONS****AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

À la suite d'une demande présentée par chacun des organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et, qu'en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication de cet avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
106871601RR0001	CAPITAL DAY CARE CENTRE INC., OTTAWA, ONT.
106905417RR0001	CHALMERS PRESBYTERIAN CHURCH, HAMILTON, ONT.
106990252RR0001	COVERDALE UNITED CHURCH, RIVERVIEW, N.B.
107409849RR0001	FUNDY RESIDENCES INC., SAINT JOHN, N.B.
108102302RR0001	BETHANY UNITED CHURCH, GLOUCESTER, ONT.
118834068RR0001	CANADIAN MENTAL HEALTH ASSOCIATION, KINGSTON BRANCH, KINGSTON, ONT.
118868983RR0001	COMITÉ DE BOURSES M.M.F.R., SAINT-LOUIS-DE-KENT (N.-B.)
118899426RR0001	EMMANUEL UNITED CHURCH, SEBRINGVILLE, ONT.
118944883RR0001	GRACE UNITED CHURCH, LOVERNA, SASK.
119069284RR0001	ORANGEDALE PRESBYTERIAN CHURCH, ORANGEDALE, N.S.
119096006RR0001	POPOTE ROULANTE DE ST-GERMAIN D'OUTREMONT MEALS ON WHEELS, MONTRÉAL (QC)
119121903RR0001	ROCK CHAPEL UNITED CHURCH, HAMILTON, ONT.
119175958RR0001	ST. GILES PRESBYTERIAN WOMEN, PRINCE GEORGE, B.C.
119182129RR0001	ST JOHN THE BAPTIST CHURCH, PENNANT, SASK.
119214559RR0001	THE AUDETTE FOUNDATION / LA FONDATION AUDETTE, OTTAWA, ONT.
119297331RR0001	ROSS UNITED CHURCH, WHITEMOUTH, MAN.
128967353RR0006	ST MARGARET MARY'S PARISH, OTTAWA, ONT.
129930228RR0028	PAROISSE DE SAINT JEAN BAPTISTE, SAINT-JEAN-BAPTISTE (N.-B.)
130863616RR0001	SASKATCHEWAN AWARENESS OF POST POLIO SOCIETY INC., SASKATOON, SASK.
131363087RR0001	ONTARIO SCARLET NOBLES & LADIES (WINDSOR), LASALLE, ONT.
132001934RR0001	DOUGLAS UNITED CHURCH, RM OF CORNWALLIS, MAN.
132960691RR0001	THE CANADIAN FOUNDATION FOR PROFESSIONAL ADMINISTRATION, FONDATION CANADIENNE POUR L'ADMINISTRATION PROFESSIONNELLE, NEPEAN, ONT.
135918233RR0001	SOCIAL PLANNING COUNCIL OF CAMBRIDGE & NORTH DUMFRIES, CAMBRIDGE, ONT.
136720612RR0001	LIVING POSITIVE THROUGH POSITIVE LIVING SOCIETY ALBERTA, EDMONTON, ALTA.
735210494RR0001	FONDATION MARIE-REINE, SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (QC)
742334485RR0001	RANEL FAMILY FOUNDATION, SUMMERLAND, B.C.
744233917RR0001	LAKE COWICHAN CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, LAKE COWICHAN, BRITISH COLUMBIA, DUNCAN, B.C.
745606285RR0001	ORCHARD PARK CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, HAMILTON, ONTARIO, HAMILTON, ONT.
745761692RR0001	BEE CITY CANADA, NORTH YORK, ONT.
758228514RR0001	RENFREW CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, RENFREW, ONTARIO, RENFREW, ONT.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
763369493RR0001	THE NATE BLACK FOUNDATION, TORONTO, ONT.
764351110RR0001	ALBERTA CIRCUIT 8C OF JEHOVAH'S WITNESSES, CALGARY, ALTA.
769343070RR0001	FLOURISH WOMEN'S CHOIR, OSHAWA, ONT.
795158294RR0001	SECOURS LAPINS QUÉBEC QUEBEC RABBIT RESCUE, ANJOU (QC)
801514472RR0001	NUNAVUT HARVESTERS SUPPORT PROGRAM INCORPORATED, RANKIN INLET, NUN.
801885930RR0001	MORRISON GARDENS EMERGENCY FOOD OUTLET, OTTAWA, ONT.
802310276RR0001	BÉNÉVOLES D'AFFAIRES, MONTRÉAL (QC)
804319119RR0001	THE RAY'S PLACE SCHOLARSHIP TRUST, CREEMORE, ONT.
804736049RR0001	PAPER CROWN INSTITUTE, LANGLEY, B.C.
805160108RR0001	PHILANTHROPIE QUÉBEC / PHILANTHROPY QUÉBEC, MONTRÉAL (QC)
805176500RR0001	FONDATION DU 21IÈME SIÈCLE DE LA COMMUNAUTÉ CATHOLIQUE / THE 21ST CENTURY CATHOLIC COMMUNITY FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)
805631991RR0001	PRINCE OF GOD ASSEMBLY, KITCHENER, ONT.
808016059RR0001	ART FOR CANCER FOUNDATION, TORONTO, ONT.
809882814RR0001	LIFT FOUNDATION, OTTAWA, ONT.
810483081RR0001	ALBERTA ARTS ACADEMY INSTITUTE, EDMONTON, ALTA.
810562918RR0001	JARDEN CONSUMER SOLUTIONS COMMUNITY FUND CANADA, BRAMPTON, ONT.
810934042RR0001	JUAN DE FUCA COMMUNITY LAND TRUST SOCIETY, SOOKE, B.C.
812317980RR0001	SKIN CANCER CANADA / CANCER DE LA PEAU CANADA, TORONTO, ONT.
814078374RR0001	GIFT OF HOPE, LONG SAULT, ONT.
814882718RR0001	SARNIA JUSTICE FILM FESTIVAL, SARNIA, ONT.
819410127RR0001	SHUGUY MINISTRIES, PARKSVILLE, B.C.
824953129RR0001	CHURCH OF PROMISE, BRADFORD, ONT.
827743253RR0001	HENRY J. REMPEL FOUNDATION, LANGLEY, B.C.
833054075RR0001	THE LONDON FREEDOM CHURCH, LONDON, ONT.
834358483RR0001	JUST4KICS - KIDS IN COMMUNITY SPORTS, OAKVILLE, ONT.
835856964RR0001	LAKE HURON LEARNING COLLABORATIVE INC., CLINTON, ONT.
836839795RR0001	JARISLOWSKY FRASER PARTNERS FOUNDATION / FONDATION DES ASSOCIÉS DE JARISLOWSKY FRASER, MONTRÉAL, QUE.
839602919RR0001	THIRD DAY WORSHIP CENTRE GUELPH, GUELPH, ONT.
841034325RR0001	LAFS CANADA INC., WINNIPEG, MAN.
841319809RR0001	DRAGON VIEW GARDENS CANCER SUPPORT AND RESOURCE PROGRAM, BELLE RIVER, ONT.
845220730RR0001	A HELPING PAW ANIMAL WELFARE FUND, GIBSONS, B.C.
849979372RR0001	WOLSELEY AND DISTRICT CARE HOME PROJECT INC., WOLSELEY, SASK.
851449082RR0001	PORT McNEILL MARINE RESCUE SOCIETY, PORT McNEILL, B.C.
853397842RR0001	SCOPA SAFE COMMUNITIES OF PICKERING / AJAX, WHITBY, ONT.
855857777RR0001	CANADIAN HARMONY AND INCLUSION NETWORK, BURLINGTON, ONT.
859053019RR0001	CONNECTING COUNTRIES ADOPT-A-SCHOOL, HAMILTON, ONT.
859182487RR0001	COMMUNITY CHURCH CHARLOTTETOWN INC., CHARLOTTETOWN, P.E.I.
860266576RR0001	ST. STEPHENS UNITED CHURCH, DELTA, B.C.
860638329RR0001	NEW HOPE MINISTRIES INC., RIVERVIEW, N.B.
861466423RR0001	DIABÉTIQUES HAUT ST-LAURENT / DIABETICS HAUT ST-LAURENT, ORMSTOWN (QC)
862861135RR0001	ABBOTSFORD BLIND AND VISUALLY IMPAIRED SOCIETY, ABBOTSFORD, B.C.
862880697RR0001	A MINE FREE WORLD ASSISTANCE PROGRAMS, KITCHENER, ONT.
863853438RR0001	IMMANUEL CHURCH WESTSIDE, VANCOUVER, B.C.
864965132RR0001	LA SOUPIÈRE DE L'AMITIÉ D'ARVIDA / KÉNOGAMI, JONQUIÈRE (QC)
865759088RR0001	CANADIAN CENTRE FOR INTERNATIONAL JUSTICE (C.C.I.J.) / LE CENTRE CANADIEN POUR LA JUSTICE INTERNATIONALE (C.C.J.I.), OTTAWA, ONT.
867293334RR0001	LE THÉÂTRE DES VENTREBLEUS, TERREBONNE (QC)
867858979RR0001	WEST NIAGARA SECOND STAGE HOUSING & COUNSELLING INC, BEAMSVILLE, ONT.
870805637RR0001	THE ANABAPTIST FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
871858429RR0001	CRESTON DOUKHOBOR SOCIETY, CRESTON, B.C.
872620422RR0001	ST. BONIFACE HOSPITAL AUXILIARY INC. / L'AUXILIAIRE DE L'HÔPITAL GÉNÉRAL ST. BONIFACE INC., WINNIPEG, MAN.
873519516RR0001	HI-WAY HARVEST FELLOWSHIP, SMEATON, SASK.
873648067RR0001	THE LORD'S PEACE CHAPEL SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
874204027RR0001	MAHONE BAY SUMMER CONCERTS SOCIETY, MAHONE BAY, N.S.
874308596RR0001	CENTRE D'AIDE FAMILIALE, ÉDUCATIVE ET SOCIALE DE TOUT REPOS, MONTRÉAL (QC)
884265315RR0001	MUSTARD SEEDS MINISTRIES INTERNATIONAL, DELTA, B.C.
887736924RR0001	SPRINGS OF LIFE FELLOWSHIP, TRAIL, B.C.
887967040RR0001	THE ALBERTA MEDICAL FOUNDATION, EDMONTON, ALTA.
888183217RR0001	THEATREFRONT INC., TORONTO, ONT.
888299435RR0001	OLIVE BRANCH MINISTRIES, HAMILTON, ONT.
888593837RR0001	EDITH ALLABY W.M.S. / A.B.W., GRAND MANAN, N.B.
888813219RR0001	LEOLA PURDY FOUNDATION, PORT COQUITLAM, B.C.
888935996RR0001	DELHI TOWNSHIP SENIOR CITIZENS CLUB INC, DELHI, ONT.
889175949RR0001	PREPARE THE WAY MINISTRIES, WINDSOR, ONT.
890016868RR0001	PROSCIENCE INC. EMPLOYEE'S CHARITABLE TRUST, TORONTO, ONT.
890458243RR0001	HANTS NORTH RURAL HIGH SCHOOL PRIZE FUND COMMITTEE, KENNETCOOK, N.S.
890860398RR0001	THE SASKATOON NATIVE MINISTRY, SASKATOON, SASK.
891173973RR0001	LITTLE STONE CHURCH, PORTAGE DU FORT, QUE.
891631442RR0001	DEL'S OPEN HAND INC., NOBLETON, ONT.
891849044RR0001	THE TORONTO Y.P.U. CAMP SITE, KINMOUNT, ONT.
891860249RR0001	VOICE OF PEACE FOUNDATION, DELTA, B.C.
892050246RR0001	CANADIAN SURGICAL EYE EXPEDITIONS, CORNWALL, ONT.
892079856RR0001	CARREFOUR COMMUNAUTAIRE D'ACTION, D'AIDE ET D'ENTRAIDE DE SAGUENAY, SAGUENAY (QC)
892164161RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION, EVENING AUXILIARY, BURN'S CHURCH, GLENCOE, ONT.
892175449RR0001	MORTLACH PASTORAL CHARGE, MORTLACH, SASK.
893253377RR0001	ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES AMIS DU PATRIMOINE, SAINT-CHRISTOPHE-D'ARTHABASKA (QC)
893752048RR0001	SOCIETY FOR CANADIAN EDUCATIONAL RESOURCES, POUCH COVE, N.L.
896382546RR0001	LA RESCOUSSE, REGROUPEMENT DES PARENTS DE PERSONNES HANDICAPÉES DU GRAND CHÂTEAUGUAY, SAINT-MATHIEU-DE-LAPRAIRIE (QC)
896630274RR0001	RÉSIDENCES DU PRÉCIEUX SANG INC., LÉVIS (QC)
897218798RR0001	THE MR. GAS FOUNDATION / LA FONDATION MR. GAS, ORLEANS, ONT.

**Tony Manconi**  
Director General  
Charities Directorate

Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
**Tony Manconi**

#### CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

COMMENCEMENT OF PRELIMINARY INJURY  
INQUIRY  
(E-REGISTRY PILOT PROJECT)

*Concrete reinforcing bar*

The Canadian International Trade Tribunal hereby gives notice that, pursuant to subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), it has initiated a preliminary

#### TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

OUVERTURE D'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE  
DOMMAGE  
(PROJET PILOTE — GREFFE ÉLECTRONIQUE)

*Barres d'armature pour béton*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis par les présentes que, aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), il a



injury inquiry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2020-005) to determine whether the evidence discloses a reasonable indication that the dumping of hot-rolled deformed steel concrete reinforcing bar in straight lengths or coils, commonly identified as rebar, in various diameters up to and including 56.4 mm, in various finishes, excluding plain round bar and fabricated rebar products, originating in or exported from the Sultanate of Oman and the Russian Federation (the subject goods), has caused injury or retardation, or is threatening to cause injury, as these words are defined in SIMA. The product definition also excludes “10-mm-diameter (10M) rebar produced to meet the requirements of CSA G30 18.09 (or equivalent standards) and coated to meet the requirements of epoxy standard ASTM A775/A 775M 04a (or equivalent standards) in lengths from 1 foot (30.48 cm) up to and including 8 feet (243.84 cm).”

The Tribunal’s preliminary injury inquiry will be conducted by way of written submissions. Each person or government wishing to participate in the preliminary injury inquiry must file a notice of participation with the Tribunal on or before December 17, 2020. Each counsel who intends to represent a party in the preliminary injury inquiry must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before December 17, 2020.

Submissions by parties either in support of, or opposed to, a preliminary determination of injury must be filed not later than noon (EST), on January 4, 2021. Parties wishing to respond to these submissions are required to do so not later than noon (EST), on January 11, 2021.

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or summary of the information designated as confidential, or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Further details regarding this preliminary injury inquiry, including the schedule of key events, are contained in the

ouvert une enquête préliminaire de dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2020-005) en vue de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping de barres d’armature crénelées pour béton en acier, laminées à chaud, en longueurs droites ou sous forme de bobines, souvent identifiées comme armature, de différents diamètres jusqu’à 56,4 mm inclusivement, de finitions différentes, excluant les barres rondes ordinaires et les produits de barres d’armature fabriqués, originaires ou exportés du Sultanat d’Oman et de la Fédération de Russie (les marchandises en cause), a causé un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage, selon la définition de ces termes dans la LMSI. La définition de produit exclut en outre « les armatures d’un diamètre de 10 mm (10M) produites selon la norme CSA G30 18.09 (ou selon des normes équivalentes) et revêtues de résine époxyde selon la norme ASTM A775/A 775M 04a (ou selon des normes équivalentes) en longueurs de 1 pied (30,48 cm) jusques et y compris 8 pieds (243,84 cm) ».

Aux fins de son enquête préliminaire de dommage, le Tribunal procédera sous forme d’exposés écrits. Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer à l’enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 17 décembre 2020. Chaque conseiller qui souhaite représenter une partie à l’enquête préliminaire de dommage doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu’un acte de déclaration et d’engagement en matière de confidentialité au plus tard le 17 décembre 2020.

Les exposés des parties appuyant une décision provisoire de dommage, ou s’y opposant, doivent être déposés au plus tard le 4 janvier 2021, à midi (HNE). Les parties qui souhaitent présenter des observations en réponse à ces exposés doivent le faire au plus tard le 11 janvier 2021, à midi (HNE).

Aux termes de l’article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui souhaite qu’ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, ou un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Des renseignements additionnels concernant la présente enquête préliminaire de dommage, y compris le calendrier

sections entitled “Additional Information” and “Preliminary Injury Inquiry Schedule” of the notice of commencement of preliminary injury inquiry available on the [Tribunal’s website](#).

Ottawa, December 7, 2020

### *Additional information*

#### Distribution of the record

On December 22, 2020, the Tribunal will distribute the public information received from the Canada Border Services Agency (CBSA) to all parties that have filed notices of participation, and the confidential information to counsel who have filed a declaration and undertaking with the Tribunal.

#### Submission dates and factors to be addressed

Submissions by parties either in support of, or opposed to, a preliminary determination of injury must be filed not later than noon (EST), on January 4, 2021. These submissions should include evidence, e.g. documents and sources that support the factual statements in the submissions, and argument concerning the questions of

- whether there are goods produced in Canada, other than those identified in the CBSA statement of reasons for initiating the investigation, that are like goods to the subject goods;
- whether the subject goods comprise more than one class of goods;
- which domestic producers of like goods comprise the domestic industry; and
- whether the information before the Tribunal discloses a reasonable indication that the alleged dumping of the subject goods has caused injury or retardation, or is threatening to cause injury.

Parties wishing to respond to these submissions are required to do so not later than noon (EST), on January 11, 2021.

One complete electronic version of all submissions must be filed with the Tribunal. Please see the Tribunal’s [Confidentiality Guidelines](#).

#### Requests for product exclusions

Parties should note that the Tribunal does not consider product exclusion requests during a preliminary injury inquiry, and, therefore, none should be filed at this stage. Should the matter proceed to a final injury inquiry, the schedule for filing product exclusion requests will be included in the notice of commencement of inquiry.

des principales étapes, se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier de l’enquête préliminaire de dommage » annexés à l’avis d’ouverture d’enquête préliminaire de dommage disponible sur le [site Web du Tribunal](#).

Ottawa, le 7 décembre 2020

### *Renseignements additionnels*

#### Distribution du dossier

Le 22 décembre 2020, le Tribunal fera parvenir les renseignements publics reçus de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à toutes les parties ayant déposé un avis de participation, ainsi que les renseignements confidentiels aux conseillers ayant déposé un acte de déclaration et d’engagement en matière de confidentialité auprès du Tribunal.

#### Date de dépôt des exposés et facteurs importants

Les exposés des parties appuyant une décision provisoire de dommage, ou s’y opposant, doivent être déposés au plus tard le 4 janvier 2021, à midi (HNE). Ces exposés doivent comprendre des éléments de preuve, par exemple des documents et des sources à l’appui des énoncés des faits figurant dans les observations, et des arguments concernant les questions suivantes :

- s’il se produit au Canada des marchandises, autres que les marchandises dénommées dans l’énoncé des motifs de l’ouverture d’enquête de l’ASFC, qui sont similaires aux marchandises en cause;
- si les marchandises en cause représentent plus d’une catégorie de marchandise;
- quels producteurs nationaux de marchandises similaires représentent la branche de production nationale;
- si les renseignements mis à la disposition du Tribunal indiquent, de façon raisonnable, que le présumé dumping des marchandises en cause a causé un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage.

Les parties qui souhaitent présenter des observations en réponse à ces exposés doivent le faire au plus tard le 11 janvier 2021, à midi (HNE).

Une version électronique complète de tous les exposés doit être déposée auprès du Tribunal. Veuillez consulter les [Lignes directrices sur la confidentialité](#) du Tribunal.

#### Demandes d’exclusion de produits

Il est à noter que le Tribunal n’étudie pas les demandes d’exclusion de produits dans le cadre d’une enquête préliminaire de dommage et que, par conséquent, aucune demande ne doit être déposée à la présente étape. Si l’affaire est étudiée dans le cadre d’une enquête de dommage définitive, l’échéancier pour le dépôt des demandes

### Procedure for filing with the tribunal

Parties and the public may file documents electronically with the Tribunal through its [Secure E-filing Service](#). The information is fully encrypted from the sender to the Tribunal.

Notices of participation and representation, as well as a declaration and undertaking should be filed electronically through the Tribunal's [Secure E-filing Service](#).

Following receipt of the notices of participation and representation and the declaration and undertaking, the Tribunal will send a letter to counsel and parties with information on the E-Registry Service pilot and the filing of documents.

### Other information

The *Canadian International Trade Tribunal Rules* govern these proceedings.

The Tribunal has sent notice of the commencement of preliminary injury inquiry and the preliminary injury inquiry schedule to domestic producers, importers and exporters with a known interest in the preliminary injury inquiry. The notice, additional information and the preliminary injury inquiry schedule listing the key events are available on the [Tribunal's website](#).

At the end of these proceedings, the Tribunal will issue a decision supported by a summary of the case, a summary of the arguments and an analysis of the case. The decision will be posted on its website and distributed to the parties and interested persons, as well as to organizations and persons that have registered to receive decisions of the Tribunal.

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### DETERMINATION

#### *Construction services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a

d'exclusion de produits paraîtra dans l'avis d'ouverture d'enquête.

### Procédure à suivre pour le dépôt auprès du tribunal

Les parties et le public peuvent déposer des documents auprès du Tribunal par voie électronique au moyen de son [Service sécurisé de dépôt électronique](#). Les renseignements sont entièrement chiffrés depuis l'expéditeur jusqu'au Tribunal.

Les avis de participation et de représentation ainsi que les actes de déclaration et d'engagement en matière de confidentialité doivent être déposés par voie électronique au moyen du [Service sécurisé de dépôt électronique](#) du Tribunal.

Après avoir reçu les avis de participation et les actes de déclaration et d'engagement en matière de confidentialité, le Tribunal enverra une lettre aux conseillers juridiques et aux parties contenant des renseignements sur le projet pilote de Service sécurisé de dépôt électronique et le dépôt d'exposés écrits.

### Autres renseignements

Les *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur* s'appliquent à la présente enquête préliminaire de dommage.

Le Tribunal a avisé des producteurs nationaux, des importateurs et des exportateurs qui ont un intérêt connu pour l'enquête préliminaire de dommage de l'ouverture de l'enquête préliminaire de dommage et du calendrier de l'enquête préliminaire de dommage. L'avis, les renseignements additionnels et le calendrier de l'enquête préliminaire de dommage présentant les principales étapes se trouvent sur le [site Web du Tribunal](#).

À la fin de la présente enquête préliminaire de dommage, le Tribunal rendra une décision, accompagnée d'un résumé du cas, d'un résumé des plaidoiries et d'une analyse du cas. La décision sera affichée sur son site Web et distribuée aux parties et aux personnes intéressées, ainsi qu'aux personnes et aux organismes qui se sont inscrits en vue de recevoir les décisions du Tribunal.

La communication écrite et orale avec le Tribunal peut se faire en français ou en anglais.

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### DÉCISION

#### *Services de construction*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête (dossier

determination (File No. PR-2020-039) on December 9, 2020, with respect to a complaint filed by Construction Galipeau Inc. (Galipeau), of L'Ancienne-Lorette, Quebec, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. EE517-190005/A) by the Department of Public Works and Government Services. The solicitation was for the provision of general contracting services for Government of Canada buildings situated in the Quebec City region and for Les Escoumins, Quebec.

Galipeau alleged irregularities in the procurement process.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of various trade agreements, the Tribunal determined that the complaint was valid in part.

Further information may be obtained from the Deputy Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Ottawa, December 9, 2020

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### DETERMINATION

#### *Task-based informatics professional services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File No. PR-2020-031) on November 25, 2020, with respect to a complaint filed by SoftSim Technologies Inc. (SoftSim) of Montréal, Quebec, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. 20-174589) by the Department of Foreign Affairs, Trade and Development (DFATD). The solicitation was for professional services of multiple resource categories and levels available through the Task-Based Informatics Professional Services Supply Arrangement.

SoftSim alleged that DFATD did not evaluate its bid in accordance with the terms of the solicitation.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of various trade agreements, the Tribunal determined that the complaint was valid in part.

n° PR-2020-039), a rendu une décision le 9 décembre 2020 concernant une plainte déposée par Construction Galipeau Inc. (Galipeau), de L'Ancienne-Lorette (Québec), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4<sup>e</sup> suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° EE517-190005/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'invitation portait sur la fourniture de services d'entrepreneur général pour des immeubles du gouvernement du Canada dans la région de la ville de Québec et Les Escoumins (Québec).

Galipeau alléguait des irrégularités dans la procédure de passation du marché public.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de divers accords commerciaux, le Tribunal a jugé que la plainte était en partie fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec la Greffière adjointe, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Ottawa, le 9 décembre 2020

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### DÉCISION

#### *Services professionnels en informatique centrés sur les tâches*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête (dossier n° PR-2020-031), a rendu une décision le 25 novembre 2020 concernant une plainte déposée par SoftSim Technologies Inc. (SoftSim) de Montréal (Québec), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4<sup>e</sup> suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° 20-174589) passé par le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD). L'appel d'offres portait sur la fourniture de services professionnels de multiples ressources, de différentes catégories et niveaux, disponibles par l'entremise de l'Arrangement en matière d'approvisionnement pour les Services professionnels en informatique centrés sur les tâches.

SoftSim alléguait que le MAECD n'avait pas évalué son offre conformément aux termes de l'invitation.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de divers accords commerciaux, le Tribunal a jugé que la plainte était fondée en partie.

Further information may be obtained from the Deputy Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Ottawa, November 25, 2020

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### ORDER

#### *Oil country tubular goods*

Notice is hereby given that, on December 10, 2020, pursuant to paragraph 76.03(12)(b) of the *Special Import Measures Act*, the Tribunal continued its order (Expiry Review No. RR-2019-005) in respect of the dumping and subsidizing of oil country tubular goods including, in particular, casing and tubing, made of carbon or alloy steel, welded or seamless, heat-treated or not heat-treated, regardless of end finish, having an outside diameter from 2 3/8 inches to 13 3/8 inches (60.3 mm to 339.7 mm), meeting or supplied to meet American Petroleum Institute specification 5CT or equivalent standard, in all grades, excluding drill pipe, seamless casing up to 11 3/4 inches (298.5 mm) in outside diameter, pup joints, welded or seamless, heat-treated or not heat-treated, in lengths of up to 3.66 m (12 feet), and coupling stock, originating in or exported from the People's Republic of China.

Ottawa, December 10, 2020

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its [website](#) original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* (2011), in Part 1 applications, these documents may be examined at the Commission's office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission's website, under "[Public proceedings & hearings](#)."

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec la Greffière adjointe, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Ottawa, le 25 novembre 2020

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### ORDONNANCE

#### *Fournitures tubulaires pour puits de pétrole*

Avis est donné par la présente que, le 10 décembre 2020, aux termes de l'alinéa 76.03(12)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a prorogé son ordonnance (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2019-005) concernant le dumping et le subventionnement de fournitures tubulaires pour puits de pétrole comprenant, plus particulièrement, les caissons et les tubes, composées d'acier au carbone ou allié, soudées ou sans soudure, traitées thermiquement ou non, peu importe la finition des extrémités, d'un diamètre extérieur de 2 3/8 pouces à 13 3/8 pouces (de 60,3 à 339,7 mm), conformes ou appelées à se conformer à la norme 5CT de l'American Petroleum Institute ou à une norme équivalente, de toutes les nuances, à l'exception des tuyaux de forage, des caissons sans soudure d'un diamètre extérieur d'au plus 11 3/4 pouces (298,5 mm), des joints de tubes courts, soudés ou sans soudure, traités thermiquement ou non, d'une longueur allant jusqu'à 3,66 m (12 pieds), et des tubes-sources pour manchons, originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Ottawa, le 10 décembre 2020

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son [site Web](#) les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances originales et détaillées qu'il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* (2011), ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l'être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « [Instances publiques et audiences](#) ».

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### NOTICES OF CONSULTATION

### AVIS DE CONSULTATION

Notice number / Numéro de l'avis	Publication date of the notice / Date de publication de l'avis	City / Ville	Province	Deadline for filing of interventions, comments or replies OR hearing date / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses OU date de l'audience
2020-396	December 9, 2020 / 9 décembre 2020	Gatineau	Quebec / Québec	January 27, 2021 / 27 janvier 2021

### DECISIONS

### DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Con Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2020-391	December 4, 2020 / 4 décembre 2020	591987 B.C. Ltd.	Over-the-air television stations that form part of the Corus Group of services / Stations de télévision en direct faisant partie du groupe de services Corus	Various locations in Ontario / Diverses localités en Ontario	
2020-392	December 4, 2020 / 4 décembre 2020	Quebecor Media Inc., on behalf of TVA Group Inc. / Québecor Média inc., au nom de Groupe TVA inc.	Évasion and / et Zeste	Montréal	Quebec / Québec
2020-393	December 4, 2020 / 4 décembre 2020	0859291 B.C. Ltd.	CHEK-DT	Victoria	British Columbia / Colombie-Britannique

## PUBLIC SERVICE COMMISSION

## COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

### PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

### LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

#### *Permission granted (Bayha, Janet)*

#### *Permission accordée (Bayha, Janet)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Janet Bayha, Administrative Assistant, Parks Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Janet Bayha, adjointe administrative, Parcs Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux

Hamlet of Tulita, Northwest Territories, in a municipal election to be held on December 14, 2020.

December 4, 2020

**Lynn Brault**

Director General  
Staffing Support, Priorities and Political  
Activities Directorate

postes de conseillère et de mairesse adjointe du hameau de Tulita (Territoires du Nord-Ouest), à l'élection municipale prévue pour le 14 décembre 2020.

Le 4 décembre 2020

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités  
et des activités politiques

**Lynn Brault**

---

**MISCELLANEOUS NOTICES****AST TRUST COMPANY (CANADA)****TSX TRUST COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION AND  
AMENDED LETTERS PATENT**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 233 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that AST Trust Company (Canada) and TSX Trust Company (together, the “Applicants”) intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after December 28, 2020, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one company under the name “AST Trust Company (Canada)” in English and “Société de fiducie AST (Canada)” in French, and subsequently for the amalgamated company, AST Trust Company (Canada), to apply to the Minister of Finance for amended letters patent to change its name to “TSX Trust Company” in English and “Compagnie Trust TSX” in French. The head office of the amalgamated company would be located in Toronto, Ontario.

December 5, 2020

**AST Trust Company (Canada)****TSX Trust Company****PRESIDENT’S CHOICE BANK****RELOCATION OF DESIGNATED OFFICE FOR THE  
SERVICE OF ENFORCEMENT NOTICES**

Notice is hereby given, in compliance with the *Support Orders and Support Provisions (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations*, that President’s Choice Bank has changed the location of its designated office for all provinces for the purposes of service of enforcement notices, previously located at 25 York Street, P.O. Box 201, 7th Floor, Toronto, Ontario M5J 2V5, to 600-500 Lakeshore Blvd. West, Toronto, Ontario M5V 2V9.

November 6, 2020

**President’s Choice Bank****AVIS DIVERS****SOCIÉTÉ DE FIDUCIE AST (CANADA)****COMPAGNIE TRUST TSX****LETTRES PATENTES DE FUSION ET LETTRES  
PATENTES MODIFIÉES**

Avis est par les présentes donné, en vertu des dispositions de l’article 233 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* du Canada, que Société de fiducie AST (Canada) et Compagnie Trust TSX (ensemble, les « requérants ») entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 28 décembre 2020 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que société unique sous le nom anglais « AST Trust Company (Canada) » et le nom français « Société de fiducie AST (Canada) ». La société fusionnée entend ensuite demander au ministre des Finances des lettres patentes modifiées pour remplacer sa dénomination sociale par le nom anglais « TSX Trust Company » et le nom français « Compagnie Trust TSX ». Le siège social de la société fusionnée sera situé à Toronto, en Ontario.

Le 5 décembre 2020

**Société de fiducie AST (Canada)****Compagnie Trust TSX****BANQUE LE CHOIX DU PRÉSIDENT****CHANGEMENT DE LIEU DU BUREAU DÉSIGNÉ  
POUR LA SIGNIFICATION DES AVIS D’EXÉCUTION**

Avis est par la présente donné, conformément au *Règlement sur les ordonnances alimentaires et les dispositions alimentaires (banques et banques étrangères autorisées)*, que la Banque le Choix du Président a modifié le lieu de son bureau désigné pour toutes les provinces pour la signification des avis d’exécution, lequel était auparavant situé au 25, rue York, C.P. 201, 7<sup>e</sup> étage, Toronto (Ontario) M5J 2V5. Ce dernier est maintenant situé au 500, boulevard Lakeshore Ouest, bureau 600, Toronto (Ontario) M5V 2V9.

Le 6 novembre 2020

**Banque le Choix du Président**



**PROPOSED REGULATIONS**

Table of contents

**Employment and Social Development, Dept. of**

Exemptions from and Modifications to  
Hours of Work Provisions Regulations ..... 3826

**Environment, Dept. of the**

Clean Fuel Regulations ..... 3868

**Health, Dept. of**

Concentration of Nicotine in Vaping  
Products Regulations ..... 4192

Regulations Amending the Hazardous  
Products Regulations (GHS, Seventh  
Revised Edition) ..... 4236

Order Amending Schedule 2 to the  
Hazardous Products Act ..... 4300

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

**Emploi et du Développement social, min. de l'**

Règlement d'exemption et d'adaptation  
de certaines dispositions sur la durée  
du travail..... 3826

**Environnement, min. de l'**

Règlement sur les combustibles propres..... 3868

**Santé, min. de la**

Règlement sur la concentration en nicotine  
dans les produits de vapotage ..... 4192

Règlement modifiant le Règlement sur les  
produits dangereux (SGH, septième  
édition révisée) ..... 4236

Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les  
produits dangereux ..... 4300

## Exemptions from and Modifications to Hours of Work Provisions Regulations

**Statutory authority**  
*Canada Labour Code*

**Sponsoring department**  
Department of Employment and Social Development

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

Amendments to Part III (Labour Standards) of the *Canada Labour Code* (the Code) came into force on September 1, 2019, to support work-life balance by providing employees with more predictability in relation to their hours of work. Specifically, the new hours of work provisions require employers to provide their employees with 96 hours' written notice of their work schedules, 24 hours' written notice of shift changes or additions, a 30-minute unpaid break during every period of 5 consecutive hours of work, and a rest period of 8 consecutive hours between work periods or shifts.

Employers in industries with continuous 24/7 operations in the road transportation, postal and courier, marine (pilotage, marine transportation, long-shoring), and grain (grain handling/elevators and milling) sectors have indicated that they are unable to fully meet these new obligations. These industries are often subject to variables beyond their control, which restrict their ability to plan for staffing levels and provide breaks, rest periods, schedules and notice of shift changes ahead of time. For example, weather patterns can have significant impacts on operations and staffing requirements for the marine sector, and customer demand can make staffing needs unpredictable in the road transportation, and postal and courier sectors.

Additionally, some industries are subject to other federal regulations, including those administered by Transport Canada, such as the *Marine Personnel Regulations* and

## Règlement d'exemption et d'adaptation de certaines dispositions sur la durée du travail

**Fondement législatif**  
*Code canadien du travail*

**Ministère responsable**  
Ministère de l'Emploi et du Développement social

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Des modifications à la partie III (Normes du travail) du *Code canadien du travail* (le Code) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019, l'objectif étant de favoriser la conciliation travail-vie personnelle en offrant aux employés une prévisibilité accrue en ce qui concerne la durée du travail. Plus précisément, les nouvelles dispositions sur la durée du travail obligent les employeurs à fournir à leurs employés un préavis écrit de 96 heures de leur horaire de travail, un préavis écrit de 24 heures de l'ajout d'un quart de travail ou d'un changement à un quart de travail, une pause non rémunérée de 30 minutes durant chaque période de 5 heures consécutives de travail et une période de 8 heures de repos consécutives entre les périodes ou les quarts de travail.

Des employeurs des secteurs du transport routier, des services postaux et de messagerie, du transport maritime (pilotage, transport maritime, débardage) et du grain (manutention du grain/élévateurs et minoteries), opérant en continu 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, ont indiqué qu'ils ne sont pas en mesure de respecter pleinement ces nouvelles exigences. Ces secteurs sont souvent exposés à des conditions hors de leur contrôle, ce qui limite leur capacité de planifier les effectifs, de fournir des pauses, des périodes de repos, ainsi que d'aviser les employés de leur horaire ou de modifications à leurs quarts de travail. À titre d'exemple dans le secteur maritime, les conditions météorologiques peuvent avoir des conséquences significatives sur les opérations et les besoins en personnel. Dans les secteurs du transport routier et des services postaux et de messagerie, la demande de service des clients peut rendre les besoins en personnel imprévisibles.

De plus, certains secteurs sont également assujettis à d'autres règlements fédéraux, y compris ceux qui sont administrés par Transports Canada, tels que le *Règlement*

the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, which mandate safety requirements (i.e. safe manning and crew complement requirements) and place restrictions on hours of service. There are instances where these hours of service requirements are misaligned with the new hours of work provisions of the Code, presenting additional challenges for employers to meet both obligations.

Amendments to the Code also include regulation-making authority for the Governor in Council to modify provisions that would be unduly prejudicial to the interests of certain classes of employees or seriously detrimental to the operation of an industrial establishment, and to exempt classes of employees from the application of any provisions that cannot reasonably be applied to them. The operational reality in sectors such as road transportation, postal and courier, marine, and grain sectors is of a 24/7 continuous nature and is such that the flexibility in the proposed *Exemptions from and Modifications to Hours of Work Provisions Regulations* (the proposed Regulations) is required.

## Background

### *New hours of work provisions*

New hours of work provisions were added to Part III of the Code through amendments contained in the *Budget Implementation Act, 2017, No. 2* (Bill C-63) and the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2* (Bill C-86) to support employees' work-life balance. These provisions are outlined in Table 1 below.

**Table 1: New hours of work provisions**

Section of the Code	Provision	Description
169.1	<b>30-minute break</b>	Employers must provide employees with a break of at least 30 minutes during every period of 5 consecutive hours of work. The break is unpaid, unless the employer requires the employee to be at their disposal during the break period.
169.2	<b>8-hour rest period</b>	Employers must provide employees with a rest period of at least 8 consecutive hours between work periods or shifts.

sur le personnel maritime et le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, qui imposent des exigences en matière de sécurité (notamment en ce qui a trait à l'effectif minimal et à la composition de l'équipage) et des restrictions concernant les heures de service. Dans certains cas, les exigences relatives aux heures de service ne concordent pas avec les nouvelles dispositions du Code sur la durée du travail, présentant des défis supplémentaires pour les employeurs qui doivent respecter l'ensemble des dispositions.

Les modifications apportées au Code confèrent également au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour modifier les dispositions qui porteraient atteinte aux intérêts de certaines catégories d'employés ou qui causeraient un grave préjudice au fonctionnement d'un établissement, ainsi que pour soustraire des catégories d'employés à l'application de toute disposition qui ne se justifie pas dans leur cas. La réalité dans les secteurs tels que le transport routier, les services postaux et la messagerie, le transport maritime et le secteur du grain, est que les opérations doivent fonctionner de façon continue (24 heures sur 24, 7 jours sur 7), ce qui rend nécessaire les mesures d'assouplissement proposées dans le projet de *Règlement d'exemption et d'adaptation de certaines dispositions sur la durée du travail* (le règlement proposé).

## Contexte

### *Nouvelles dispositions sur la durée du travail*

De nouvelles dispositions sur la durée du travail ont été ajoutées à la Partie III du Code par des modifications contenues dans la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2017* (projet de loi C-63) et la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018* (projet de loi C-86). Ces dispositions, qui visent à appuyer la conciliation travail-vie personnelle des employés, comprennent ce qui suit :

**Tableau 1 : Nouvelles dispositions sur la durée du travail**

Article du Code	Disposition	Description
169.1	<b>Pause de 30 minutes</b>	L'employeur doit accorder à l'employé une pause d'au moins 30 minutes durant chaque période de 5 heures de travail consécutives. Cette pause n'est pas rémunérée, à moins que l'employeur n'exige que l'employé demeure à sa disposition pendant celle-ci.
169.2	<b>Période de repos de 8 heures</b>	L'employeur doit accorder à l'employé une période de repos d'au moins 8 heures consécutives entre les périodes ou les quarts de travail.

Section of the Code	Provision	Description
173.01	<b>96 hours' notice of work schedule</b>	Employers must provide employees with their work schedule, in writing, at least 96 hours before the employee's first work period or shift in that schedule. Employees may refuse, without reprisal, to work any work period or shift in their schedule that starts within 96 hours from the time that the schedule is provided to them. This provision does not apply to employees subject to a collective agreement that specifies an alternate notice period or provides that this requirement does not apply.
173.1	<b>24 hours' notice of shift change</b>	Employers must provide employees with at least 24 hours' notice, in writing, of a shift change or addition.

#### *Application of the new hours of work provisions*

Part III of the Code establishes basic labour standards (e.g. payment of wages, protected leaves) for persons employed in federal Crown corporations (but not the public service) and federally regulated private sector industries, such as

- International and interprovincial transportation by land and sea, including railways, shipping, trucking and bus operations;
- Airports and airlines;
- Port operations;
- Telecommunications and broadcasting;
- Banks;
- Industries declared by Parliament to be for the general advantage of Canada or of two or more provinces, such as grain handling and uranium mining; and
- First Nations Band Councils.

All other workplaces, which make up over 90% of the Canadian workforce, are under provincial labour jurisdiction. The new hours of work provisions are applicable to all workplaces subject to Part III of the Code, subject to certain exceptions and exemptions.

Article du Code	Disposition	Description
173.01	<b>Préavis de 96 heures pour l'horaire de travail</b>	L'employeur doit informer l'employé de son horaire de travail par écrit au moins 96 heures avant la première période de travail ou le premier quart de travail prévu à cet horaire. L'employé a le droit de refuser un quart ou une période de travail sans crainte de représailles si un préavis n'est pas donné 96 heures avant le début du quart. Cette disposition ne s'applique pas aux employés liés par une convention collective qui spécifie un délai différent pour la fourniture de l'horaire ou qui précise que cette exigence ne s'applique pas.
173.1	<b>Préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail</b>	L'employeur doit donner à l'employé un préavis écrit d'au moins 24 heures de l'ajout d'un quart de travail ou d'une modification à un quart de travail.

#### *Application des nouvelles dispositions sur la durée du travail*

La partie III du Code fixe les normes du travail de base (par exemple versement du salaire, congés) qui s'appliquent aux personnes employées par les sociétés d'État fédérales (à l'exception de la fonction publique) et les industries du secteur privé sous réglementation fédérale. Voici certains des secteurs visés :

- le transport international et interprovincial par voie terrestre et maritime, y compris les chemins de fer, le transport maritime, le camionnage et l'exploitation d'autobus;
- les aéroports et les compagnies aériennes;
- les opérations portuaires;
- les télécommunications et la radiodiffusion;
- les banques;
- les industries déclarées par le Parlement comme relevant de l'intérêt général du Canada ou à l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre de provinces, comme la manutention du grain et l'extraction d'uranium;
- les conseils de bandes des Premières Nations.

Tous les autres milieux de travail, qui comptent plus de 90 % de la main-d'œuvre canadienne, relèvent de la compétence des provinces. Les nouvelles dispositions sur la durée du travail s'appliquent à tous les milieux de travail assujettis à la partie III du Code, sous réserve de certaines exceptions et exemptions.

### Exceptions and exemptions

The new hours of work provisions do not apply to managers and certain professionals (architects, dentists, engineers, lawyers and medical doctors). Furthermore, the requirement for employers to provide 96 hours' notice of work schedules and 24 hours' notice of shift change do not apply to a change that results from an employee's request for a flexible work arrangement under subsection 177.1(1) of the Code that is accepted by the employer. Further, the requirement to provide 96 hours' notice of work schedules does not apply to employees subject to a collective agreement that specifies an alternate notice period or specifies that this provision does not apply.

The new hours of work provisions are also all subject to an exception for unforeseeable emergencies, which is prescribed under Part III of the Code. This exception applies in a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that could reasonably be expected to present an imminent or serious threat to the life, health or safety of any person, threat of damage to or loss of property or threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment. Guidance on the application of the unforeseeable emergency exception is available online in the [Interpretations, Policies and Guidelines \(IPGs\)](#) published by the Labour Program.

Section 175 of the Code provides the Governor in Council with the power to make regulations modifying the application of hours of work provisions to certain classes of employees who are employed in or in connection with the operation of any industrial establishment if their application without modification would be

- unduly prejudicial to the interests of a class of employees; or
- seriously detrimental to the operation of the industrial establishment.

The Code also provides authority for the Governor in Council to make regulations exempting any class of employees from the application of hours of work provisions if satisfied that these provisions cannot reasonably be applied to that class of employees.

In the absence of regulations providing modifications or exemptions to the new provisions and recognizing the unique operational requirements for certain classes of employees in 24/7 continuous operations, the Labour Program issued [Interpretations, Policies and Guidelines 101 \(the Interim Measure\)](#). This stated that employers may continue to apply the hours of work provisions that existed in the Code prior to September 1, 2019, with respect to targeted classes of employees for specific provisions of the

### Exceptions et exemptions

Les nouvelles dispositions sur la durée du travail ne s'appliquent pas aux personnes qui occupent un poste de direction et à certains professionnels (architectes, dentistes, ingénieurs, avocats et médecins). Par ailleurs, les exigences relatives au préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et au préavis de 24 heures pour une modification aux quarts de travail ne s'appliquent pas dans le cas où un employé demande un assouplissement des conditions d'emploi conformément au paragraphe 177.1(1) du Code et que ce changement est accepté par l'employeur. De même, l'obligation de donner un préavis de 96 heures de l'horaire de travail ne s'applique pas aux employés liés par une convention collective qui prévoit un autre délai de préavis ou précise que cette disposition ne s'applique pas.

Les nouvelles dispositions sur la durée du travail font également toutes l'objet d'une exception en cas d'urgence imprévisible, qui est précisée dans la partie III du Code. Cette exception s'applique à une situation que l'employeur ne pouvait raisonnablement prévoir et qui pourrait vraisemblablement présenter une menace imminente ou sérieuse pour la vie, la santé ou la sécurité de toute personne, une menace de dommages à des biens ou de perte de biens, ou une menace d'atteinte grave au fonctionnement normal de l'établissement de l'employeur. Des directives sur l'application de l'exception en cas d'urgence imprévisible sont disponibles en ligne dans les [Interprétations, politiques, et guides \(IPG\)](#) publiés par le Programme du travail.

L'article 175 du Code confère au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier par règlement l'application des dispositions sur la durée du travail à certaines catégories d'employés exécutant un travail lié à l'exploitation de certains établissements s'il estime qu'en leur état actuel, l'application de ces articles :

- soit porterait atteinte aux intérêts des employés de ces catégories;
- soit causerait un grave préjudice au fonctionnement de ces établissements.

Le Code confère également au gouverneur en conseil le pouvoir de soustraire, par règlement, des catégories d'employés à l'application de toute disposition sur la durée du travail s'il est convaincu qu'elle ne se justifie pas dans leur cas.

En l'absence de règlements prévoyant des modifications ou des exemptions aux nouvelles dispositions, et en raison des besoins opérationnels uniques de certaines catégories d'employés dans les secteurs opérant de façon continue, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le Programme du travail a publié le document [Interprétations, politiques et guides 101](#) (la mesure provisoire). Cette mesure prévoit que les employeurs peuvent continuer d'appliquer les dispositions sur la durée du travail qui existaient avant le

Code. This Interim Measure was not designed to deny employees their right to file a complaint. The Labour Program would investigate any complaint related to one or more hours of work provisions according to the existing complaint handling policy. Subsequently, an Assurance of Voluntary Compliance (AVC) may be issued and Labour Program officials would work with the employer to provide education and support to achieve compliance while work continues on the development of hours of work exemption and modification regulations. To ensure transparency and nationwide consistency of terminology, National Occupational Classification (NOC) codes were used to identify the targeted categories of employees.

*Government notice regarding the application of the 96 hours' notice of work schedule and the 24 hours' notice of shift change with respect to on-call and standby workers*

On February 22, 2020, a government notice, entitled [Application of sections 173.01 and 173.1 of the Canada Labour Code to on-call and standby employees](#) (the Notice) was published in the *Canada Gazette*, Part I. The Notice clarifies how the 96 hours' notice of work schedule and the 24 hours' notice of shift change apply with respect to employees who work on the basis of on-call and standby arrangements. The Notice also informed stakeholders that regulations would be forthcoming.

Specifically, the Notice clarifies that, with respect to an on-call or standby employee, an employer satisfies the requirement to provide 96 hours' notice of a work schedule under section 173.01 of the Code if they provide the employee with their schedule at least 96 hours before the start of the first work period or shift under that schedule, and includes in that work schedule any period during which the employee will be on call or on standby. Similarly, an employer satisfies the requirement to provide 24 hours' notice of a shift change under section 173.1 of the Code if they provide 24 hours' notice before adding or changing a period during which the employee will be on call or on standby.

The Notice recognizes that on-call and standby arrangements, which may be part of a collective agreement or an individual employment contract, can be a legitimate business practice to deal with unforeseeable labour needs.

1<sup>er</sup> septembre 2019 à l'égard de certaines catégories ciblées d'employés pour certaines dispositions du Code. La mesure provisoire n'avait pas pour but de priver les employés de leur droit de porter plainte. Le Programme du travail enquêterait sur toute plainte liée à une ou à plusieurs dispositions sur la durée du travail conformément à la politique de traitement des plaintes en vigueur. Par la suite, une Promesse de conformité volontaire (PVC) pourrait être émise et les agents du Programme du travail travailleraient en collaboration avec l'employeur pour fournir de l'information et du soutien afin de se conformer pendant que se poursuit le travail sur l'élaboration du règlement concernant les exemptions et les modifications aux dispositions sur la durée du travail. Par souci de transparence, et afin d'assurer l'uniformité de la terminologie à l'échelle nationale, les codes de la Classification nationale des professions (CNP) ont été utilisés pour désigner les catégories d'employés ciblées.

*Avis du gouvernement concernant l'application du préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail pour les travailleurs sur appel et en disponibilité*

Le 22 février 2020, un avis du gouvernement intitulé [Application des articles 173.01 et 173.1 du Code canadien du travail aux employés sur appel et en disponibilité](#) (l'avis) a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'avis précise dans quelles circonstances le préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et le préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail s'appliquent aux employés sur appel et en disponibilité. L'avis a également informé les intervenants que la réglementation était à venir.

Plus précisément, l'avis indique que, en ce qui concerne un employé sur appel ou en disponibilité, un employeur satisfait à l'exigence consistant à donner un préavis de 96 heures de l'horaire de travail en vertu de l'article 173.01 du Code s'il fournit à l'employé son horaire au moins 96 heures avant le début de sa première période ou de son premier quart de travail en vertu de cet horaire, et qu'il précise dans cet horaire toute période pendant laquelle l'employé sera sur appel ou en disponibilité. De même, un employeur satisfait à l'exigence consistant à donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail en vertu de l'article 173.1 du Code s'il donne un préavis de 24 heures avant d'ajouter ou de modifier une période pendant laquelle l'employé sera sur appel ou en disponibilité.

L'avis reconnaît que le recours à des ententes de travail sur appel ou en disponibilité, qui peuvent faire partie d'une convention collective ou d'un contrat de travail individuel, peut constituer une pratique opérationnelle légitime permettant de répondre à des besoins de main-d'œuvre imprévisibles.

*Phased approach to regulatory development*

A phased approach has been adopted with respect to the development of regulations concerning exemptions and modifications to the new hours of work provisions. The first phase of regulatory development includes sectors from which extensive stakeholder feedback was received just before the COVID-19 pandemic, namely the road transportation, postal and courier sector, marine (pilotage, marine transportation and long-shoring), and grain (grain handling/elevators, and milling) sectors.

The pandemic prevented stakeholders in other sectors, including aviation, telecommunications, broadcasting, banking and rail transportation from making submissions following the second round of consultations held in February and March 2020. As a result, regulatory development will resume once these stakeholders indicate they are ready to re-engage. In the meantime, the Interim Measure will continue to apply in specified sectors.

**Objective**

The primary objective of this regulatory proposal is to support the implementation of new hours of work provisions (sections 169.1, 169.2, 173.01 and 173.1 of the Code) in order to balance the operational realities of certain industries with the legislative goal to provide employees with work-life balance and more predictability in relation to their hours of work.

**Description**

The proposed Regulations would provide exemptions from and modifications to the hours of work provisions for specific classes of employees. Classes of employees are defined on the basis of occupations or job titles commonly used in each sector and objective characteristics of the work performed. The proposed Regulations are summarized in the tables below.

*Approche par étapes à l'égard de l'élaboration du règlement*

Une approche par étapes a été adoptée en ce qui concerne l'élaboration du règlement relatif aux exemptions et aux modifications des nouvelles dispositions sur la durée du travail. La première phase de l'élaboration du règlement inclut les secteurs à l'égard desquels de nombreux commentaires de la part des intervenants ont été reçus tout juste avant la pandémie de COVID-19, à savoir le transport routier, les services postaux et de messagerie, le secteur maritime (pilotage, transport maritime et débardage) et le secteur du grain (manutention du grain/élévateurs et mouture du grain).

La pandémie a empêché les intervenants d'autres secteurs, dont ceux de l'aviation, des télécommunications, de la radiodiffusion, du secteur bancaire et du transport ferroviaire de présenter des observations après la deuxième ronde de consultations tenue en février et mars 2020. Par conséquent, l'élaboration du règlement reprendra lorsque ces intervenants auront signifié qu'ils sont en mesure de participer. Entre temps, la mesure provisoire continuera de s'appliquer dans des secteurs spécifiques.

**Objectif**

Le principal objectif de ce projet de règlement est d'appuyer la mise en œuvre de nouvelles dispositions sur la durée du travail (articles 169.1, 169.2, 173.01 et 173.1 du Code) afin d'établir un équilibre entre les réalités opérationnelles de certains secteurs et l'objectif législatif de fournir aux employés un équilibre travail-vie personnelle et une plus grande prévisibilité en ce qui a trait à leurs heures de travail.

**Description**

Le règlement proposé fournirait des exemptions et des modifications aux dispositions sur la durée du travail pour des catégories précises d'employés. Les catégories d'employés sont définies en fonction de la profession/du métier ou du titre du poste couramment utilisés dans chaque secteur, et des caractéristiques objectives du travail effectué. Le règlement proposé est résumé dans les tableaux ci-dessous.

**Table 2.1: Employee classes — Road transportation and postal and courier sector**

Name of employee class	96 hours' notice of work schedule	24 hours' notice of shift change	8-hour rest period	30-minute break
Highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators in the road transportation sector who operate a motor vehicle for the transport of goods with a gross combination weight rating over 4 500 kg	E <sup>a</sup>	E	E	E
Highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators in the postal and courier sector who operate a motor vehicle for the transport of mail or parcels		E		

Name of employee class	96 hours' notice of work schedule	24 hours' notice of shift change	8-hour rest period	30-minute break
Motor coach operators who are not employed by a municipal or provincial transit authority		E		
Armoured car crew members		E		
Warehouse workers who handle, move, load and unload materials by hand or by means of material handling equipment, shippers, and receivers		E		
Dispatchers		E		
Mechanics		E		

<sup>a</sup> E: An exemption is proposed for the class of employees considered.

**Tableau 2.1 : Catégories d'employés — Secteur du transport routier et des services postaux et de messagerie**

Nom de la catégorie d'employés	Préavis de 96 heures pour l'horaire de travail	Préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail	Période de 8 heures de repos	Pause de 30 minutes
Conducteurs routiers de véhicules automobiles et conducteurs urbains de véhicules automobiles qui conduisent un véhicule pour le transport de marchandises dont le poids nominal brut combiné est supérieur à 4 500 kg	E <sup>a</sup>	E	E	E
Conducteurs routiers de véhicules automobiles et conducteurs urbains de véhicules automobiles dans le secteur des services postaux et de messagerie qui conduisent un véhicule pour le transport de lettres ou de colis		E		
Conducteurs d'autocars qui ne sont pas employés par une société de transport municipale ou provinciale		E		
Membres de l'équipage d'un véhicule blindé		E		
Les travailleurs d'entrepôt qui manipulent, déplacent, chargent ou déchargent des marchandises à la main ou à l'aide d'appareils de manutention, expéditeurs et réceptionnaires		E		
Répartiteurs		E		
Mécaniciens		E		

<sup>a</sup> E : Une exemption est proposée pour la catégorie d'employés examinée.

**Table 2.2: Employee classes — Marine sector**

Name of employee class	96 hours' notice of work schedule	24 hours' notice of shift change	8-hour rest period	30-minute break
Dispatchers who are engaged in the assignment of marine pilots, launch masters, marine engineers and deckhands				M3 <sup>a</sup>
Marine pilots who are employed in a compulsory pilotage area			M2 <sup>b</sup>	E <sup>c</sup>
Launch masters, pilot boat captains, marine engineers and deckhands employed in marine pilotage services			M1 <sup>d</sup>	M3
Employees engaged in the operation of a continuously crewed harbour vessel		E	M1	M3
Masters, deck officers, engineering officers, radio operators, electrotechnical officers, and ratings employed on board a vessel for longer than 24 consecutive hours	E	E	M1	M3
Operations controllers engaged in dispatching marine traffic or in bridge, lock and weir operations				M3



Name of employee class	96 hours' notice of work schedule	24 hours' notice of shift change	8-hour rest period	30-minute break
<b>Dockworkers, longshore persons, shiploader operators, stevedores, barge loaders, boat loaders, dock hands, dockpersons, lumpers, checkers, planners, forepersons, tower loader operators, wharfpersons, tanker loaders, machinery operators, stowers and mechanics</b>	E	E	M2	M3

- <sup>a</sup> M3: A modification to the 30-minute break is proposed to provide employees with a 30-minute break for every period of 5 consecutive hours of work and allow it to be split into periods of at least 15 minutes and taken at any time during the work period or shift.
- <sup>b</sup> M2: A modification to the 8-hour rest between work periods or shifts is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of 8 consecutive hours within each 24-hour period in which they have a work period or shift. It also includes a modification to allow the unforeseeable emergency exceptions under subsection 169.2(2) of the Code to continue to apply to classes of employees for which this modification applies.
- <sup>c</sup> E: An exemption is proposed for the class of employees considered.
- <sup>d</sup> M1: A modification to the 8-hour rest between work periods or shifts is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of 8 hours, with at least 6 of those hours consecutive, within each 24-hour period in which they work a work period or shift. It also includes a modification to allow the unforeseeable emergency exceptions under subsection 169.2(2) of the Code to continue to apply to classes of employees for which this modification applies.

**Tableau 2.2 : Catégories d'employés — Secteur maritime**

Nom de la catégorie d'employés	Préavis de 96 heures pour l'horaire de travail	Préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail	Période de 8 heures de repos	Pause de 30 minutes
<b>Répartiteurs à l'affectation de pilotes maritimes, de capitaines de vedette, de mécaniciens de marine ou de matelots de pont</b>				M3 <sup>a</sup>
<b>Pilotes maritimes employés dans une zone de pilotage obligatoire</b>			M2 <sup>b</sup>	E <sup>c</sup>
<b>Capitaines de vedette, capitaines de bateaux-pilotes, mécaniciens de marine et matelots de pont employés dans un service de pilotage maritime</b>			M1 <sup>d</sup>	M3
<b>Employés affectés à l'exploitation d'un bâtiment de port pourvu en permanence d'un effectif</b>		E	M1	M3
<b>Capitaines, officiers de pont, officiers mécaniciens, opérateurs radio, officiers électrotechniciens et matelots employés à bord d'un bâtiment pour plus de 24 heures consécutives</b>	E	E	M1	M3
<b>Contrôleurs d'opérations affectés à la répartition du trafic maritime ou du fonctionnement des ponts, écluses et déversoirs</b>				M3
<b>Dockers, débardeurs, conducteurs de chargeur de navire, arrimeurs, chargeurs de barges, chargeurs de bateaux, ouvriers de quai, vérificateurs, planificateurs, contremaitres, opérateurs de chargeuse à tour, chargeurs de bateaux-citernes, opérateurs de machines et mécaniciens</b>	E	E	M2	M3

- <sup>a</sup> M3 : Une modification visant la pause de 30 minutes est proposée afin de fournir aux employés 30 minutes de pause pour chaque période de 5 heures consécutives de travail et de permettre qu'elle puisse être divisée en périodes d'au moins 15 minutes, prises à n'importe quel moment pendant le quart de travail.
- <sup>b</sup> M2 : Une modification visant la période de 8 heures de repos entre les quarts de travail est proposée afin d'accorder aux employés une période de repos d'au moins 8 heures consécutives au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent une période ou un quart de travail. Cela inclut également une modification afin de permettre à l'exception pour une urgence imprévisible prévue au paragraphe 169.2(2) du Code de continuer de s'appliquer aux catégories d'employés visés par cette modification.
- <sup>c</sup> E : Une exemption est proposée pour la catégorie d'employés examinée.
- <sup>d</sup> M1 : Une modification visant la période de 8 heures de repos entre les quarts de travail est proposée afin d'accorder aux employés une période de repos d'un minimum de 8 heures, dont au moins 6 heures consécutives, au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent leur quart normal de travail. Cela inclut également une modification afin de permettre à l'exception pour une urgence imprévisible prévue au paragraphe 169.2(2) du Code de continuer de s'appliquer aux catégories d'employés visés par cette modification.

**Table 2.3: Employee classes – Grain sector**

Name of employee class	96 hours' notice of work schedule	24 hours' notice of shift change	8-hour rest period	30-minute break
Elevator operators, inland terminal elevator operators and port terminal elevator operators who are employed in grain handling facilities		E <sup>a</sup>		
Railcar spotters, warehouse workers and grain receivers who are employed in grain handling facilities		E		
Millwrights, electricians, power engineers and welders who are employed in grain handling facilities		E		
Laboratory technicians who are employed in grain handling facilities		E		
Employees who are involved in the grading, quality assurance and inspection of grain who are employed in grain handling facilities		E		
Millers and assistant millers who are employed in grain milling facilities		E		
Grain cleaning operators who are employed in grain milling facilities		E		

<sup>a</sup> E: An exemption is proposed for the class of employees considered.

**Tableau 2.3 : Catégories d'employés – Secteur du grain**

Nom de la catégorie d'employés	Préavis de 96 heures pour l'horaire de travail	Préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail	Période de 8 heures de repos	Pause de 30 minutes
Opérateurs de silo, opérateurs de silos terminaux de l'intérieur et opérateurs de silos terminaux portuaires employés dans des installations de manutention du grain		E <sup>a</sup>		
Guetteurs de wagons, travailleurs d'entrepôt et réceptionnaires de grains employés dans des installations de manutention du grain		E		
Mécaniciens de chantier, électriciens, mécaniciens de machines fixes et soudeurs employés dans des installations de manutention du grain		E		
Techniciens de laboratoire employés dans des installations de manutention du grain		E		
Employés participant au classement du grain, au contrôle de sa qualité ou à son inspection employés dans des installations de manutention du grain		E		
Meuniers et meuniers adjoints employés dans une meunerie		E		
Préposés au nettoyage du grain employés dans une meunerie		E		

<sup>a</sup> E : Une exemption est proposée pour la catégorie d'employés examinée.

## Regulatory development

### Consultation

Initial feedback from the first round of consultations – Summer 2019

Six industry-specific technical meetings – broadcasting and telecommunications, air transportation, rail

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Rétroaction initiale de la première ronde de consultations – été 2019

Six réunions techniques propres à chaque industrie – radiodiffusion et télécommunications, transport aérien,

transportation, postal and courier, road transportation and marine sector (pilotage, marine transportation and long-shoring) — were held with a total of 68 employer groups and 25 labour and community organizations. Written submissions were received from approximately 65 stakeholder groups.

Employer and employee groups expressed diverging views regarding the need for exemptions from or modifications to the Code's new hours of work provisions. Many employers raised significant concerns about the impact of these provisions on continuous operations, their ability to respond to fluctuating customer demands and other conditions over which they have little or no control (e.g. weather, market pressures, employee absences). They raised concerns about their ability to remain competitive while complying with the new hours of work provisions in addition to other regulatory obligations (e.g. requirements administered by Transport Canada). They also expressed concern that the existing flexibility measures in the Code, including the exception for unforeseeable emergencies, are too narrow to address their concerns. Finally, employers with unionized employees expressed concern about the impact of the new provisions on the collective bargaining process, noting that the application of the new provisions would undermine industry specific collectively bargained rights for things such as scheduling and breaks in favour of a single codified approach.

Most employee representatives, including unions and worker and minority rights organizations, opposed exemptions, stating that the new hours of work provisions are the minimum labour standards that should be available to all employees. They maintained that the provisions play an important role in supporting employees' work-life balance and well-being and, in some cases, respond to long-standing concerns. They viewed the requests made by employer representatives for exemptions as overly broad and pointed out that impacts on non-unionized employees, in particular, need to be considered. They argued that exemptions should be limited to exceptional circumstances in cases where no alternatives are available enabling the implementation of the new hours of work rules. They recognized that the new provisions will require operational adjustments, but asserted that it is unlikely that they will be seriously detrimental to businesses in most cases. They suggested that any significant need for exemptions or modifications will become evident over time and that actual problems should be addressed once they have manifested themselves. Employee representatives also emphasized that there should be further consultations on specific exemptions or modifications before any regulations are developed.

transport ferroviaire, services postaux et de messagerie, transport routier et secteur maritime (pilotage, transport maritime et débardage) — ont été tenues avec un total de 68 groupes d'employeurs et 25 organisations syndicales et communautaires. Environ 65 groupes d'intervenants ont soumis des observations écrites.

Les groupes d'employeurs et d'employés ont exprimé des points de vue divergents quant au besoin de prévoir des exemptions aux nouvelles dispositions du Code sur la durée du travail ou de leur apporter des modifications. De nombreux employeurs ont soulevé des préoccupations importantes au sujet de l'incidence de ces dispositions sur les activités qui doivent se poursuivre de façon ininterrompue, leur capacité de répondre aux demandes fluctuantes des clients et les autres conditions sur lesquelles ils ont peu ou pas de contrôle (conditions météorologiques, pressions du marché, absences d'employés, etc.). Ils ont exprimé des soucis quant à leur capacité de demeurer concurrentiels tout en respectant les nouvelles dispositions sur la durée du travail en plus des autres obligations réglementaires (par exemple les obligations administrées par Transports Canada). Ils s'inquiètent également du fait que les mesures de flexibilité existantes du Code, y compris l'exception pour les urgences imprévisibles, sont trop restreintes pour répondre à leurs préoccupations. Enfin, les employeurs ayant des employés syndiqués se sont dits préoccupés à l'égard de l'incidence des nouvelles dispositions sur le processus de négociation collective. Ils ont notamment mentionné que l'application des nouvelles dispositions porterait atteinte aux droits négociés collectivement qui reflètent les particularités de chaque secteur, tels que les horaires et les pauses, en faveur d'une approche codifiée unique.

La plupart des représentants des employés, y compris les syndicats et les organismes de défense des droits des travailleurs et des minorités, se sont exprimés contre des exemptions, affirmant que les nouvelles dispositions sur la durée du travail constituent des normes minimales du travail qui devraient être offertes à tous les employés. Ils ont soutenu que les dispositions jouent un rôle important dans le soutien de l'équilibre travail-vie personnelle et du bien-être des employés et, dans certains cas, répondent à des préoccupations de longue date. Ils estimaient que les demandes d'exemption présentées par les représentants des employeurs étaient trop générales, soulignant qu'il faut tenir compte des répercussions sur les employés non syndiqués, en particulier. Ils ont fait valoir que les exemptions devraient être limitées à des circonstances exceptionnelles dans les cas où aucune solution de rechange permettant la mise en œuvre des nouvelles règles sur les heures de travail n'est disponible. Ils ont reconnu que les nouvelles dispositions exigeront des ajustements opérationnels, mais estimaient qu'il est peu probable qu'elles causent un grave préjudice aux entreprises dans la plupart des cas. Ils ont laissé entendre que tout besoin important en matière d'exemptions ou de modifications deviendra évident avec le temps et qu'il conviendrait de répondre

### Feedback from the second round of consultations — Spring 2020

As a result, a second round of consultations was held in 2020 during which feedback was sought on a regulatory proposal outlined in a discussion document circulated in advance of the meetings. Seven facilitated meetings dealing with specific sectors — road transportation, air transportation, railway transportation, postal and courier, broadcasting and telecommunications, marine (pilotage, marine transportation and long-shoring) and grain (grain handling/elevators and milling) — were held with a total of 74 employer groups and 22 labour and community organizations in attendance. Submissions were received from approximately 45 stakeholder groups.

#### (a) Road transportation sector

The Labour Program hosted consultation sessions with stakeholders from the road transportation sector on August 1, 2019, and February 28, 2020. Forty-one stakeholder groups participated in the consultation sessions and 25 groups provided written submissions.

Employer groups requested exemptions for highway and city motor vehicle operators from both the 96 hours' notice of schedules and 24 hours' notice of shift change requirements because of the operational reality of freight transportation, including unpredictable customer demand and the use of open boards to obtain last-minute shipping contracts. Many employer groups pointed to Transport Canada's existing restrictions on hours that may be worked by truck drivers (under the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*) and questioned the pertinence of additional requirements under the Code. Key stakeholder participants included Federally Regulated Employers – Transportation and Communications (FETCO), the Private Motor Truck Council of Canada (PMTCC), the Canadian Trucking Alliance (CTA), Motor Coach Canada (MCC), the City of Ottawa, the Société de transport de l'Outaouais (STO) and Teamsters Canada.

Teamsters Canada opposed any exemption to the 8-hour rest period for freight truck drivers because this provision is intended to ensure the wellness and work-life balance of employees, issues that are not part of Transport Canada's

aux problèmes réels une fois qu'ils se seront manifestés. Les représentants des employés ont également souligné que d'autres consultations sur des exemptions ou des modifications particulières devraient être tenues avant qu'un règlement ne soit élaboré.

### Rétroaction de la deuxième ronde de consultations — printemps 2020

En conséquence, une deuxième ronde de consultations a été organisée en 2020 afin d'obtenir des commentaires sur un projet de règlement décrit dans un document de discussion distribué avant les réunions. Sept réunions animées portant sur des secteurs spécifiques — transport routier, transport aérien, transport ferroviaire, services postaux et de messagerie, radiodiffusion et télécommunications, secteur maritime (pilotage, transport maritime et débardage) et secteur du grain (manutention/silos et mouture du grain) — ont été tenues et ont réuni au total 74 groupes d'employeurs et 22 organisations syndicales et communautaires. Environ 45 groupes d'intervenants ont présenté des observations.

#### a) Secteur du transport routier

Le Programme du travail a organisé des séances de consultation avec des intervenants du secteur du transport routier le 1<sup>er</sup> août 2019 et le 28 février 2020. Quarante et un groupes d'intervenants ont participé aux séances de consultation et 25 groupes ont présenté des observations écrites.

Des groupes d'employeurs ont demandé des exemptions pour les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles en ce qui concerne les exigences relatives aux préavis de 96 heures pour les horaires et de 24 heures pour les modifications à des quarts de travail en raison de la réalité opérationnelle du transport de fret, y compris les demandes imprévisibles des clients et l'utilisation de systèmes d'attribution de contrats d'expédition à la dernière minute. De nombreux groupes d'employeurs ont souligné les restrictions actuelles de Transports Canada sur les heures de travail des conducteurs de camions (en vertu du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*) et ont remis en question la pertinence d'établir des exigences supplémentaires en vertu du Code. Figurent parmi les intervenants clés ayant participé l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale (ETCOF), l'Association canadienne de camionnage d'entreprise (ACCE), l'Alliance canadienne du camionnage (ACC), l'Association des autocaristes canadiens (AAC), la Ville d'Ottawa, la Société de transport de l'Outaouais (STO) et Teamsters Canada.

Teamsters Canada s'est opposé à une exemption de la période de repos de 8 heures pour les conducteurs de camion de marchandises parce que cette disposition vise à assurer le bien-être des employés et la conciliation

mandate. Teamsters Canada also pointed out that fatigue due to inadequate rest creates public safety as well as occupational health and safety issues, since fatigued drivers can cause accidents.

The Société de transport de l'Outaouais (STO) and the City of Ottawa (on behalf of OC Transpo) argued there is a need for an exemption to the requirement for 30-minute breaks, as it cannot be reasonably applied to transit bus drivers. The Canadian Union of Public Employees on behalf of STO drivers, however, opposed their claims. OC Transpo subsequently found a way to adjust operations to provide a 30-minute break to transit bus drivers with the ratification, in June 2020, of a collective agreement that includes 30-minute breaks.

The Canadian Trucking Alliance (CTA) and some of its members indicated that exemptions from the 96 hours' and 24 hours' notice provisions are needed for dispatchers, mechanics, warehouse workers, shippers and receivers. Motor Coach Canada, the Bus Carriers Federation and some of their members requested exemptions from the 96 hours' and 24 hours' notice provisions for motor coach operators. These requests were all opposed by Teamsters Canada.

The Amalgamated Transport Union, Local 1624, suggested a modification to the 96 hours' notice of work schedules requirement such that it be reduced to 72 hours, but opposed an exemption to the requirement for employers to provide a 24 hours' notice before a change to or addition of a work period or shift.

(b) Postal and courier sector (the armoured car industry was included in this consultation meeting)

The Labour Program held consultation sessions with stakeholders from the postal and courier sector and the armoured car industry on July 26, 2019, and March 4, 2020. Twenty-two stakeholder groups participated in the consultation sessions, and five groups provided written submissions. Key stakeholder participants included Teamsters Canada, the Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA), the Canadian Union of Public Employees (CUPE), Trucking Human Resources Canada (Trucking HR), Canada Post, Brinks Canada Ltd., Purolator Inc., FedEx, and Unifor.

Teamsters Canada argued that since there is less competition from independent owner-operators in the courier

travail-vie personnelle, des enjeux qui ne font pas partie du mandat de Transports Canada. Teamsters Canada a également souligné que la fatigue due à un repos insuffisant crée des problèmes de sécurité publique ainsi que des problèmes de santé et de sécurité au travail, car les conducteurs fatigués peuvent provoquer des accidents.

La Société de transport de l'Outaouais (STO) et la Ville d'Ottawa (au nom d'OC Transpo) ont fait valoir qu'il est nécessaire d'offrir une dérogation à l'exigence d'accorder une pause de 30 minutes, car cette dernière ne peut raisonnablement être appliquée aux conducteurs d'autobus de transport en commun. Toutefois, le Syndicat canadien de la fonction publique, au nom des conducteurs de la STO, s'est opposé à leurs allégations. OC Transpo a par la suite trouvé un moyen d'adapter ses opérations pour fournir une pause de 30 minutes aux conducteurs d'autobus de transport en commun lorsqu'elle a ratifié, en juin 2020, une convention collective qui prévoit des pauses de 30 minutes.

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) et certains de ses membres ont déclaré que des exemptions aux dispositions relatives aux préavis de 96 heures et de 24 heures sont nécessaires pour les répartiteurs, les mécaniciens, les travailleurs d'entrepôt, les expéditeurs et les réceptionnaires. L'Association des autocaristes canadiens, la Fédération des transporteurs par autobus et certains de leurs membres ont demandé des exemptions aux dispositions relatives aux préavis de 96 heures et de 24 heures pour les conducteurs d'autocars. Teamsters Canada s'est opposé à toutes ces demandes.

La section locale 1624 du Syndicat uni du transport a suggéré que la période de préavis de 96 heures pour l'horaire de travail pourrait être réduite à 72 heures, mais s'est opposée à une exemption au préavis de 24 heures pour un changement ou un ajout de quart de travail.

b) Secteur des services postaux et de messagerie (l'industrie des véhicules blindés était incluse dans cette réunion de consultation)

Le Programme du travail a tenu des séances de consultation avec des intervenants du secteur des services postaux et de messagerie et du secteur des véhicules blindés le 26 juillet 2019 et le 4 mars 2020. Vingt-deux groupes d'intervenants ont participé aux séances de consultation, et cinq groupes ont présenté des observations écrites. Figurent parmi les intervenants clés ayant participé Teamsters Canada, la Owner-Operator Independent Drivers Association (OOIDA), le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), Trucking Human Resources Canada (Trucking HR), Postes Canada, Brinks Canada Ltée, Purolator Inc., FedEx et Unifor.

Teamsters Canada a fait valoir qu'il y a moins de concurrence de propriétaires exploitants indépendants dans le

sector as compared with the road transportation sector, the rationale for exempting highway and city motor vehicle drivers in the road transportation sector does not apply in the postal and courier sector, which is dominated by a few large corporations. Teamsters Canada further noted that postal and courier companies are able to estimate and respond to demand much more easily than smaller trucking companies, who are often dependent on the fluctuating demands of small and medium-sized businesses. Other participating union groups raised the point that scheduling tends to be more predictable in the postal and courier sector since, in general, shifts are assigned in advance and not as customer orders are received.

Employers in the postal and courier sector, such as Purolator, UPS and FedEx, claimed that exemptions from the 96 hours' and 24 hours' notice requirements are needed for courier drivers — including casual, part-time and full-time employees — who accept shifts that have to be assigned on short notice or who fill in for other employees when they are absent. They also argued that the new provisions conflict with existing provisions in their collective agreements.

The CTA, UPS, FedEx and Purolator also claimed that exemptions from the 96 hours' and 24 hours' notice provisions are needed for warehouse workers and employees working on air ramp operations, since their schedules require frequent adjustments due to operational needs and to remain compatible with the drivers' schedules.

### (c) Marine sector

The Labour Program hosted consultation sessions with stakeholders from the marine sector (including marine pilotage, marine transportation, and long-shoring) on July 29, 2019, and February 26, 2020. Thirty-five stakeholder groups participated in the consultations and 20 groups provided written submissions. Key stakeholder participants included the Atlantic Pilotage Authority (APA), the Laurentian Pilotage Authority (LPA), the British Columbia Maritime Employer Association (BCMEA), the Maritime Employers Association (MEA), the Canadian Marine Pilots' Association (CMPA), the International Longshoremen's Association (ILA), the St. Lawrence Seaway Management Corporation, the Longshoremen's Union and Unifor.

secteur de la messagerie par rapport au secteur du transport routier. Dès lors, les motifs invoqués pour justifier une exemption pour les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles dans le secteur du transport routier ne s'appliquent pas dans le secteur des services postaux et de messagerie, lequel est dominé par quelques grandes sociétés. Teamsters Canada a également souligné que les compagnies de services postaux et de messagerie sont mieux en mesure d'estimer la demande et d'y répondre que les entreprises de camionnage plus petites, lesquelles dépendent souvent des demandes changeantes des petites et moyennes entreprises. D'autres groupes syndicaux participants ont soulevé le fait que l'établissement de l'horaire tend à être plus prévisible dans le secteur des services postaux et de messagerie, car, en règle générale, les quarts de travail sont attribués à l'avance et non à mesure que les commandes des clients sont reçues.

Les employeurs du secteur des services postaux et de messagerie, comme Purolator, UPS et FedEx, ont fait valoir que des exemptions aux obligations relatives aux préavis de 96 heures et de 24 heures sont nécessaires pour les conducteurs de services de messagerie — y compris les employés occasionnels, à temps partiel et à temps plein — qui acceptent des quarts de travail qui doivent être attribués à court préavis ou qui remplacent d'autres employés lorsqu'ils sont absents. Ils ont également noté que les nouvelles dispositions entrent en conflit avec les dispositions existantes de leurs conventions collectives.

L'ACC, UPS, FedEx et Purolator ont également mentionné que des exemptions aux dispositions relatives aux préavis de 96 heures et de 24 heures sont nécessaires pour les travailleurs d'entrepôt et les employés affectés aux activités de rampe de soufflage, car leurs horaires doivent être ajustés fréquemment en fonction des besoins opérationnels et doivent demeurer compatibles avec les horaires des conducteurs.

### c) Secteur maritime

Le Programme du travail a organisé des séances de consultation avec des intervenants du secteur maritime (y compris le pilotage maritime, le transport maritime et le débarbage) le 29 juillet 2019 et le 26 février 2020. Trente-cinq groupes d'intervenants ont participé aux consultations, et 20 groupes ont présenté des observations écrites. Les principaux intervenants participants étaient l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA), l'Administration de pilotage des Laurentides (APL), la British Columbia Maritime Employer Association (BCMEA), l'Association des employeurs maritimes (AEM), l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC), l'Association internationale des débardeurs (AID), la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, le Syndicat des débardeurs et Unifor.

Most stakeholder submissions received from the longshore industry were from employer representatives requesting exemptions from all new hours of work provisions for longshore employees, including dispatchers, foremen and some clerical staff, and arguing that the application of these provisions would negatively impact the ability of employers to meet customer needs and respond to demand. Union stakeholders acknowledged the unique nature of longshore work, but also insisted that employees should nevertheless have better work-life balance.

Many stakeholders in the marine pilotage industry, including various pilotage authorities and the CMPA were concerned about meeting the compulsory pilotage requirements of the *Pilotage Act*, as well as crew complement requirements under the *Marine Personnel Regulations* in their industry while complying with the new Code provisions. This was of concern to both the Marine Pilots' Association and employer stakeholders. Marine pilots provide services in compulsory pilotage areas as required by the *Pilotage Act*. Generally, these stakeholders were supportive of proposed modifications and exemptions. In the case of marine pilots, both employer and employee representatives asserted that the requirement for a 30-minute break would cause a significant barrier to providing pilotage services as it would require that two pilots be on board a vessel in many cases, and would exponentially increase costs to clients. Additionally, as there is a shortage of marine pilots who are highly specialized, it is unlikely that there would be adequate qualified personnel to meet an increase in demand of that nature.

Many employer stakeholders, particularly in the longshore industry (such as the BCMEA and the MEA), requested exemptions from the majority of the new provisions and took the position that the new Code provisions will undermine collective agreements.

#### (d) Grain sector

The Labour Program held consultations with stakeholders from the grain sector, which includes grain handling and milling, on March 13, 2020. Seven stakeholder groups participated, including the Western Grain Elevator Association, the Canadian National Millers Association, the Canadian Association of Counsel to Employers, the United Steelworkers and the Grain and General Services Union. Five written submissions were also provided by employer groups. The main concern in the grain milling and handling sectors relates to the obligation to provide 24 hours' notice of a shift change. The Canadian National Millers

La plupart des commentaires reçus des intervenants de l'industrie du débardage provenaient de représentants des employeurs de débardeurs, lesquels ont demandé des exemptions à toutes les nouvelles dispositions sur la durée du travail en ce qui a trait aux débardeurs, y compris les répartiteurs, les contremaîtres et certains employés de bureau, soutenant que l'application de ces dispositions aurait des répercussions négatives sur la capacité des employeurs de répondre aux besoins des clients et à la demande. Les intervenants syndicaux ont reconnu la nature unique du travail des débardeurs, mais ont également insisté sur le fait que les employés devraient néanmoins avoir un meilleur équilibre travail-vie personnelle.

De nombreux intervenants de l'industrie du pilotage maritime, y compris les diverses administrations de pilotage et l'ACPM, étaient préoccupés par le fait de devoir satisfaire à des exigences sur le pilotage obligatoire de la *Loi sur le pilotage* et que leur équipage doit se conformer à des exigences en vertu du *Règlement sur le personnel maritime* dans leur industrie tout en se conformant aux nouvelles dispositions du Code. Cette préoccupation était partagée à la fois par l'Association des pilotes maritimes et les représentants des employeurs. Les pilotes maritimes fournissent des services dans les zones de pilotage obligatoire conformément à la *Loi sur le pilotage*. En général, ces intervenants appuyaient les modifications et les exemptions proposées. Dans le cas des pilotes maritimes, les représentants des employés et les représentants des employeurs ont affirmé que l'exigence d'une pause de 30 minutes créerait un obstacle important à la prestation de services de pilotage, car il faudrait deux pilotes à bord du navire dans de nombreux cas, ce qui augmenterait les coûts pour les clients de façon exponentielle. De plus, étant donné qu'il y a une pénurie de pilotes maritimes, lesquels sont hautement qualifiés, il est peu probable qu'il y aurait suffisamment de personnel avec les compétences nécessaires pour répondre à l'augmentation d'une demande de cette nature.

De nombreux représentants des employeurs, particulièrement dans l'industrie du débardage (comme la BCMEA et l'AEM), ont demandé des exemptions à la majorité des nouvelles dispositions du Code, estimant qu'elles minent les conventions collectives.

#### d) Secteur du grain

Le 13 mars 2020, le Programme du travail a tenu des consultations avec des intervenants du secteur des grains, qui comprend la manutention et la mouture des grains. Sept groupes d'intervenants ont participé, y compris la Western Grain Elevator Association, l'Association canadienne des minoteries de farine de blé, l'Association canadienne des avocats d'employeurs, le Syndicat des Métallos et la Grain and General Services Union. Cinq groupes d'employeurs ont également présenté des observations écrites. La principale préoccupation dans les secteurs de la mouture et de la manutention des grains concerne

Association and the Western Grain Elevator Association stated that the existing exception in the Code for unforeseeable emergencies does not provide enough flexibility since the circumstances causing changes to scheduled shifts are foreseeable, but outside of an employer's control. While employees generally have a set schedule, changes to shifts are frequent due to railcar delays. There are no on-call or standby employees in this sector, except for maintenance employees or scarce technicians and millwrights. From their perspective, regulatory exemptions are therefore needed.

#### On-call workers

In the course of the consultations, employer and employee groups provided feedback on the notice regarding the application of the 96 hours' notice of work schedules and 24 hours' notice of shift change to on-call and standby employees. Although some stakeholders indicated a preference for regulations over the notice, the Labour Program considers that the notice has adequately addressed issues regarding the application of the new provisions to on-call and standby employees.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

There have been no impacts on modern treaties identified in relation to this proposal. However, as many on-reserve Indigenous employers and Indigenous employees are impacted by this regulatory proposal, Indigenous stakeholders were invited to participate in the consultation/information sessions held in summer 2019. The Labour Program received one submission from an Indigenous organization, the Ontario Federation of Indigenous Friendship Centres. This submission focused mainly on aspects of the new legislation other than hours of work provisions.

#### *Instrument choice*

Pursuant to section 175 of the Code, the Governor in Council has the authority to provide exemptions and modifications to the new hours of work provisions through regulations.

The proposed Regulations are required to provide exemptions from and modifications to the new hours of work provisions, and will create flexibility for employers to allow them to maintain continuous operations, thereby supporting supply chains in Canada and the Canadian

l'obligation de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail. L'Association canadienne des minoteries de farine de blé et la Western Grain Elevator Association (WGEA) ont affirmé que l'exception existante prévue dans le Code pour les cas d'urgence imprévisible n'offre pas suffisamment de souplesse, car les circonstances qui entraînent des changements aux quarts de travail sont prévisibles, mais échappent au contrôle de l'employeur. Même si les employés ont généralement un horaire fixe, les changements de quart sont fréquents en raison des retards dans l'arrivée des wagons. Il n'y a pas d'employés sur appel ou en disponibilité dans ce secteur, sauf les employés d'entretien ou de rares techniciens et mécaniciens de chantier. Ces associations estiment que des exemptions réglementaires sont donc nécessaires.

#### Travailleurs sur appel

Au cours des consultations, des groupes d'employeurs et d'employés ont fait part de leurs commentaires sur l'avis concernant l'application du préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail aux employés sur appel et en disponibilité. Même si certains intervenants ont indiqué avoir une préférence pour un règlement plutôt que l'avis, le Programme du travail estime que l'avis a traité de manière appropriée les questions relatives à l'application des nouvelles dispositions aux employés sur appel et en disponibilité.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Aucune incidence sur les peuples autochtones n'a été relevée relativement à cette proposition. Cependant, étant donné que de nombreux employeurs autochtones dans les réserves et employés autochtones sont touchés par cette proposition réglementaire, des intervenants autochtones ont été invités à participer à des séances de consultation et d'information qui ont eu lieu à l'été 2019. Le Programme du travail a reçu des observations d'une organisation autochtone de l'Ontario, l'Ontario Federation of Indigenous Friendship Centres. Ces observations portaient principalement sur des éléments de la nouvelle législation autres que les dispositions sur la durée du travail.

#### *Choix de l'instrument*

En vertu de l'article 175 du Code, le gouverneur en conseil a le pouvoir d'accorder des exemptions et des modifications visant les nouvelles dispositions sur la durée du travail par voie de règlement.

Le projet de règlement est nécessaire pour prévoir des exemptions et des modifications aux nouvelles dispositions sur la durée du travail, et offrira une certaine souplesse aux employeurs pour leur permettre de maintenir les activités de façon ininterrompue; cela appuiera ainsi



economy. No other instrument is appropriate to provide for exemptions and modifications with respect to the Code's provisions.

### **Regulatory analysis**

This section presents an analysis of the anticipated incremental differences between two scenarios: a baseline scenario that reflects the implementation of the hours of work provisions and the proposed regulatory scenario in which exemptions from and modifications to the provisions are in place for certain classes of employees. This baseline takes into consideration operational realities faced by employers and employees in the implementation of the new hours of work provisions, particularly in businesses that operate on a continuous, 24/7 basis. The implementation of these new provisions may have created negative impacts for continuous operations employers and these proposed regulations will resolve these issues and provide greater clarity and certainty for both employers and employees in federally regulated workplaces. The impacts of this regulatory proposal on employers and employees may be limited in instances where current industry practices reflect the application of the new provisions as outlined in the Interim Measure.

The analysis of the impacts of the proposed regulations is primarily based on observations and feedback conveyed by employer and employee groups throughout the regulatory process, including two rounds of stakeholder consultations. This information is supplemented by Labour Program subject matter expertise, including an analysis of labour standards as well as research regarding related provisions in collective agreements (length and frequency of break periods, advance notice of work shifts, etc.).

The impacts of the proposed regulations have been assessed in qualitative terms. The benefits of the proposed Regulations — such as continued employment because of higher viability of workplaces and the ability to maintain continuity of business operations — or the cost to employees of a loss of predictability regarding breaks and rest periods are difficult to measure in quantitative terms.

### ***Affected stakeholders***

The proposed regulations would apply to federally regulated employees and employers in the road transportation, postal and courier, the marine (pilotage, marine transportation and long-shoring) and the grain (grain handling/elevators, and milling) sectors. There are approximately 232 000 federally regulated employees in these classes, compared to a Canadian labour force of 22.9 million. The employees affected represent about 1% of the Canadian workforce.

les chaînes d'approvisionnement au Canada, de même que l'économie canadienne. Aucun autre instrument n'est approprié pour prévoir des exemptions et des modifications en ce qui a trait aux dispositions du Code.

### **Analyse de la réglementation**

Cette section présente une analyse des écarts différentiels prévus entre deux scénarios : un scénario de référence qui reflète la mise en œuvre des dispositions sur la durée du travail et le scénario réglementaire proposé selon lequel les exemptions et les modifications aux dispositions sont en place pour certaines catégories d'employés. Ce scénario de référence tient compte des réalités opérationnelles des employeurs et des employés dans la mise en œuvre de nouvelles dispositions sur la durée du travail, particulièrement pour les entreprises qui mènent leurs activités de façon ininterrompue, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions pourrait avoir des répercussions négatives sur les employeurs ayant des activités continues. Le projet de règlement réglerait ces problèmes et offrirait plus de clarté et de certitude aux employeurs et aux employés dans les milieux de travail sous réglementation fédérale. Les répercussions du projet de règlement sur les employeurs et employés peuvent être limitées dans les cas où les pratiques actuelles d'un secteur particulier reflètent l'application des nouvelles dispositions telles que décrites dans la mesure provisoire.

L'analyse des répercussions du projet de règlement est principalement fondée sur les observations et les commentaires des groupes d'employeurs et d'employés tout au long du processus réglementaire, y compris les deux rondes de consultation auprès des intervenants. Cette information est complétée par l'expertise en la matière du Programme du travail, y compris une analyse des normes du travail ainsi que de la recherche sur les dispositions connexes des conventions collectives (durée et fréquence des pauses, préavis d'horaire de travail, etc.).

Les répercussions du projet de règlement ont été évaluées sur le plan qualitatif. Les avantages du règlement proposé — comme le maintien de l'emploi en raison de la viabilité accrue des milieux de travail et la capacité d'assurer la poursuite ininterrompue d'activités commerciales — ou le coût pour les employés d'une perte de prévisibilité concernant les pauses et les périodes de repos sont difficiles à mesurer en termes quantitatifs.

### ***Intervenants touchés***

Le projet de règlement s'appliquerait aux employés et aux employeurs relevant de la compétence fédérale dans les secteurs du transport routier, des services postaux et de messagerie, maritime (pilotage, transport maritime et débarbage) et des grains (manutention et mouture des grains). Il y a environ 232 000 employés dans ces catégories qui sont assujettis à la réglementation fédérale, par rapport à une population active canadienne de 22,9 millions. Les employés touchés représentent environ 1 % de la main-d'œuvre canadienne.

## Benefits and costs

### Benefits

#### Benefits to employers

**Lower operational costs to business** – The proposed regulations benefit employers by addressing their need to maintain the continuity of business operations through relief from the hours of work provisions. Employers with continuous operations asserted that the new hours of work requirements would impede their ability to respond to fluctuating customer demands and other conditions over which they have little control (e.g. weather, market pressures, employee's absences), while also challenging their ability to remain competitive due to upward pressure on costs. The proposed Regulations would bring relief to employers from these legislative obligations in respect of their application to targeted classes employees through exemptions or modifications in situations where these obligations would result in serious adverse effects to business operations or employees.

#### Benefits to employees

**Employment security because of higher viability of businesses** – Industrial Establishments may remain operational and offer employees continued employment. Employees would benefit from the higher viability of employers, afforded by the regulatory flexibility created by the exemptions and modification. As the proposed Regulations reduce possible negative impacts of the legislation on employers, employees will benefit by employers not needing to institute cost-saving measures to meet new hours of work requirements that have the potential to cause a detriment to the industrial establishment.

**Preserved salary and paid hours of work** – The implementation of the 30-minute breaks and the 8-hour rest period provisions would require certain employers in certain industries to either reduce the length of shifts to allow a second worker to come in and/or, in the case of employees who work many short shifts, to significantly reduce the number of daily hours that they are permitted to work. As modifications have been proposed to address these industry specific situations, employees will benefit from not having a reduction in hours or pay imposed and keeping the possibility of maintaining full-time employment.

## Avantages et coûts

### Avantages

#### Avantages pour les employeurs

**Coûts opérationnels plus faibles pour les entreprises** – Le projet de règlement est avantageux pour les employeurs en répondant à leur besoin de maintenir la continuité des opérations commerciales au moyen d'un allègement des exigences liées aux dispositions sur la durée du travail. Les employeurs ayant des activités ininterrompues ont affirmé que les nouvelles exigences relatives aux heures de travail nuiraient à leur capacité de répondre aux demandes fluctuantes des clients et à d'autres conditions sur lesquelles ils ont peu de contrôle (conditions météorologiques, pressions du marché, absences d'employés) et limiteraient leur capacité de demeurer concurrentiels en raison des pressions à la hausse sur les coûts. Le projet de règlement offrirait aux employeurs un allègement de ces obligations législatives à l'égard de catégories d'employés ciblées; ces dernières seraient visées par des exemptions ou des modifications dans des situations où ces exigences entraîneraient de graves répercussions sur les activités commerciales ou les employés.

#### Avantages pour les employés

**Maintien de l'emploi grâce à une viabilité accrue des entreprises** – Les établissements pourraient continuer de fonctionner et offrir un emploi continu aux employés. Les employés bénéficieraient d'une plus grande viabilité des employeurs, rendue possible par la flexibilité réglementaire créée par les exemptions et les modifications. Étant donné que le projet de règlement réduit les répercussions négatives possibles pour les employeurs, les employés bénéficieront du fait que les employeurs n'ont pas à mettre en place des mesures de réduction des coûts afin de respecter les nouvelles exigences relatives à la durée du travail qui risqueraient de causer un préjudice à l'établissement.

**Conservation du salaire et des heures de travail rémunérées** – La mise en œuvre des dispositions sur les pauses de 30 minutes et les périodes de repos de 8 heures exigerait, pour certains employeurs dans certaines industries, de réduire la durée des quarts de travail pour faire rentrer un deuxième travailleur ou encore, dans le cas d'employés qui travaillent plusieurs petits quarts, de diminuer de façon marquée le nombre d'heures qu'ils peuvent travailler par jour. Puisque des modifications ont été proposées pour tenir compte de ces situations qui touchent des secteurs particuliers, les employés tireront avantage de ne pas se voir imposer une réduction de leurs heures de travail ou de leur salaire et de garder la possibilité de conserver un emploi à temps plein.

Additionally, during consultations, stakeholders stated that they commonly rely on casual and temporary employees to fill last-minute staffing needs. Stakeholders voiced concern that without modifications or exemptions there could be an increase in on-call work in order to meet the industry need for scheduling flexibility and to maintain operations. By developing a set of clear modifications and exemption regulations offering flexibility to meet industry specific scheduling needs, the proposed Regulations mitigate the risk of employers increasing their reliance on on-call scheduling, preserving overall access to scheduled hours of work.

**Reduction in work-life balance benefits** – Although employees are expected to benefit from continuity of employment and preserved hours of work, they may experience a reduction in the work-life balance benefits associated with the Code's new hours of work provisions. Exemptions contained in the regulatory proposal for both the 24 hours' notice of shift change and the 96 hours' notice of schedule will decrease scheduling certainty for employees. Employees will have to be more flexible in managing unpredictable scheduling changes. In the case of modifications to break and rest provisions, employees would also have less certainty about when breaks can be taken, as modifications allow for the postponement of breaks to another time during the shift or work period. As the regulatory proposal acts to create exemptions and modifications to the Code's hours of work provisions for certain classes of employees, employees in those classes will not receive the full benefit of increased predictability of scheduling and improved work-life balance associated with these provisions.

## Costs

The costs of the proposed Regulations, which are expected to be minimal and have not been monetized, include costs associated with adapting behaviour to new scheduling practices and costs to the Government of Canada to communicate the proposed regulatory changes.

### Costs to employers

**Human resources scheduling costs** – Minor costs might be associated with adjusting business operations as they relate to human resources and systems management to develop employee schedules based on the proposed criteria and adapt breaks and rest periods accordingly. These costs are anticipated to be negligible and would be

De plus, au cours des consultations, les intervenants ont déclaré qu'ils comptent souvent sur les employés occasionnels et les employés temporaires pour combler les besoins en personnel de dernière minute. Les intervenants ont exprimé des préoccupations que sans modifications ou exemptions, il pourrait y avoir une augmentation du travail sur appel afin de répondre aux besoins de leur secteur en matière de flexibilité de planification et pour maintenir leurs activités. En élaborant un ensemble clair de modifications et d'exemptions réglementaires offrant de la souplesse afin de remplir les besoins en matière de planification de secteurs précis, le règlement proposé atténue le risque que des employeurs aient davantage recours à un système de travail sur appel, préservant globalement l'accès à des horaires de travail préétablis.

**Diminution des avantages liés à la conciliation travail-vie personnelle** – Bien qu'on s'attend à ce que les employés bénéficient de la préservation de leur emploi et de leurs heures de travail, ils pourraient subir une réduction des avantages liés à la conciliation travail-vie personnelle associés aux nouvelles dispositions du Code relatives à la durée de travail. Les exemptions contenues dans le projet de règlement qui concernent le préavis de 24 heures d'une modification à des quarts de travail et le préavis de 96 heures de l'horaire de travail réduiront la certitude des horaires pour les employés. Les employés devront faire preuve de plus de souplesse pour gérer les changements d'horaires imprévisibles. Dans le cas des modifications aux dispositions relatives aux pauses et aux périodes de repos, les employés auraient également moins de certitude quant au moment où les pauses peuvent être prises, car les modifications permettent de reporter les pauses à un autre moment pendant le quart ou la période de travail. Étant donné que le projet de règlement vise à créer des exemptions et des modifications aux dispositions du Code relatives aux heures de travail pour certaines catégories d'employés, les employés de ces catégories ne bénéficieront pas pleinement de la prévisibilité accrue des horaires et de l'amélioration de la conciliation travail-vie personnelle associées à ces dispositions.

## Coûts

Les coûts du projet de règlement, qui devraient être minimales et n'ont pas été monétisés, comprennent les coûts associés à l'adaptation aux nouvelles pratiques d'établissement des horaires et les coûts pour le gouvernement du Canada liés à la communication des modifications réglementaires proposées.

### Coûts pour les employeurs

**Coûts liés à la planification des horaires des ressources humaines** – Des coûts mineurs pourraient être associés à l'ajustement des activités opérationnelles en ce qui concerne les ressources humaines et la gestion des systèmes pour élaborer les horaires des employés en fonction des critères proposés et adapter les pauses et les

implemented using well-established existing administrative and human resources procedures, with no anticipated increase in the number of work hours or the number of employees for employers to maintain existing operations.

#### Costs to the Government of Canada

**Communications** – Costs associated with communication activities and the development of operational guidance documents by the Government of Canada are estimated to be approximately \$20,000, which will be incurred entirely in the first year following the coming into force of these proposed Regulations.

#### *Small business lens*

The proposed Regulations would create exemptions from and/or modifications to the current legislation. The proposed Regulations would provide relief to small businesses by creating exemptions and modification that address industry specific scheduling needs and operational realities respecting shifts, breaks and rest periods. Without these exemptions and modifications, certain business operations would face significant negative effects; in some cases, this would result in negative impacts on working conditions for employees. Any costs associated with the proposed Regulations are expected to be minimal. It is therefore expected that small businesses will generally benefit from the introduction of the proposed Regulations.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as the proposed Regulations would not impose new administrative burden costs.

It should be noted that new record-keeping requirements supporting compliance and enforcement of the hours of work requirements that came into effect on September 1, 2019, were included in amendments to the *Canada Labour Standards Regulations* published in the [Canada Gazette, Part II](#), on June 12, 2019.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

Transport Canada is responsible for various industry specific regulations that stipulate hours of service rules for drivers of commercial vehicles, marine personnel and marine pilots. Whereas Transport Canada rules and regulations are generally aimed at ensuring public safety, hours of work provisions under the Code are intended to ensure employees' well-being and work-life balance. Employers must comply with both the Code and Transport Canada rules and regulations. The Labour Program

périodes de repos en conséquence. Ces coûts devraient être négligeables et seraient mis en œuvre grâce à des procédures administratives et des ressources humaines bien établies, sans augmentation prévue du nombre d'heures de travail ou du nombre d'employés pour que les employeurs puissent maintenir les activités.

#### Coûts pour le gouvernement du Canada

**Communications** – Les coûts associés aux activités de communication et à l'élaboration de documents d'orientation opérationnelle par le gouvernement du Canada sont estimés à environ 20 000 \$, et seront entièrement engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé.

#### *Lentille des petites entreprises*

Le règlement proposé créerait des exemptions et/ou des modifications à la législation actuelle. Il offrirait un allègement aux petites entreprises en créant des exemptions et des modifications qui répondent aux besoins de secteurs particuliers en ce qui a trait à l'établissement des horaires et aux réalités opérationnelles concernant les quarts de travail, les pauses et les périodes de repos. Sans ces exemptions et modifications, certaines activités commerciales subiraient des effets négatifs importants; dans certains cas, cela entraînerait des répercussions négatives sur les conditions de travail des employés. Tout coût associé au règlement proposé devrait être minime. On s'attend donc à ce que les petites entreprises bénéficient généralement de l'introduction de ce projet de règlement.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le projet de règlement n'entraînera aucun nouveau coût lié au fardeau administratif.

Il convient de noter que les nouvelles exigences de tenue de dossiers à l'appui de la conformité et de l'application des exigences relatives à la durée du travail qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019 étaient incluses dans les modifications au *Règlement du Canada sur les normes du travail* publiées dans la [Partie II de la Gazette du Canada](#) le 12 juin 2019.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Transports Canada est responsable de différents règlements s'appliquant à des secteurs particuliers, lesquels prévoient des règles sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires, du personnel maritime et des pilotes maritimes. Si les règles et règlements de Transports Canada visent généralement à assurer la sécurité du public, les dispositions relatives aux heures de travail prévues par le Code visent à assurer le bien-être des employés et l'équilibre travail-vie personnelle. Les employeurs

has consulted Transport Canada officials responsible for the road transportation, postal and courier, and marine sectors throughout the development of the proposed Regulations. The proposed Regulations would resolve minor misalignments identified between requirements under the Code and regulations administered by Transport Canada.

The first misalignment concerns the Code requirement for employers to provide an 8-hour rest period between shifts or work periods and requirements under the *Commercial Vehicle Hours of Service Regulations* pertaining to cycles of work and on-duty/off-duty time for motor vehicle operators. Under these regulations, once a driver has accumulated a certain amount of driving time or on-duty time, the driver must have at least 8 consecutive hours of off-duty time before driving again. However, if the driver's vehicle has a sleeper berth, this 8-hour block can be split into no more than two periods with certain restrictions. As there is already a provision covering freight truck drivers under Transport Canada regulations, the proposal would exempt highway motor vehicle and city motor vehicle drivers operating a motor vehicle with a gross combination weight rating over 4 500 kg from the 8-hour rest provision.

The second misalignment concerns the 8-hour rest period requirement under the Code and requirements related to safe manning under the *Marine Personnel Regulations* administered by Transport Canada. These regulations require that employees with specific certifications must be available to safely operate a vessel. Requiring employers to offer 8 hours of rest between each shift, without modification, could make it difficult to ensure certified employees are available to meet these safe manning requirements. The proposed regulations therefore provide for a modification that ensures the harmonization of the Code with the requirements of the *Marine Personnel Regulations*. In the case of the *Pilotage Act*, there are legal requirements for vessels to employ a marine pilot in compulsory pilotage areas. As marine pilots are generally deployed alone, inflexibility concerning breaks and rest periods would make it difficult to ensure that vessels meet pilotage requirements at all times.

Lastly, government officials from Agriculture and Agri-Food Canada were consulted on the operational realities

doivent se conformer à la fois aux dispositions du Code et à celles des règles et règlements administrés par Transports Canada. Les responsables du Programme du travail ont consulté les fonctionnaires de Transports Canada responsables des secteurs du transport routier, des postes et des messageries et du transport maritime pendant toute la durée du processus de rédaction du projet de règlement. Le règlement proposé permettrait de régler les problèmes mineurs d'alignement entre les exigences du Code et celles prévues dans les règlements administrés par Transports Canada.

Le premier problème d'alignement concerne l'exigence du Code selon laquelle les employeurs doivent prévoir une période de repos de 8 heures entre les quarts ou les périodes de travail, et les exigences du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* relatives aux cycles de travail et aux heures de service et de repos des conducteurs de véhicules automobiles. En vertu de ce règlement, lorsqu'un conducteur a accumulé un certain nombre d'heures de conduite ou de service, il doit prendre au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire. Toutefois, si le véhicule du conducteur est équipé d'une couchette, ce bloc de 8 heures peut être divisé en deux périodes au maximum, avec certaines restrictions. Comme il existe déjà une disposition couvrant les conducteurs de camion de fret dans le cadre de la réglementation administrée par Transports Canada, le projet de règlement soustrairait de l'application de la disposition relative aux 8 heures de repos les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles exploitant un véhicule d'un poids nominal brut combiné supérieur à 4 500 kg).

Le deuxième problème d'alignement concerne l'exigence relative à la période de repos de 8 heures prévue dans le Code et les exigences relatives à l'effectif minimal de sécurité prévues dans le *Règlement sur le personnel maritime* administré par Transports Canada. Ce règlement prévoit que des employés possédant des certifications précises doivent être disponibles pour exploiter un bâtiment en toute sécurité. En obligeant les employeurs à prévoir huit heures de repos entre chaque quart de travail, sans modification, il pourrait être difficile de s'assurer que des employés certifiés sont disponibles pour répondre aux exigences d'effectif minimal. Le projet de règlement prévoit donc une modification qui assure l'harmonisation du Code avec les exigences du *Règlement sur le personnel maritime*. Dans le cas de la *Loi sur le pilotage*, les navires ont l'obligation légale d'employer un pilote maritime dans les zones de pilotage obligatoire. Puisque les pilotes maritimes sont généralement déployés seuls, le manque de souplesse en ce qui concerne les pauses et les périodes de repos rendrait difficile de s'assurer que les navires puissent répondre aux exigences en matière de pilotage en tout temps.

Enfin, des responsables gouvernementaux d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont été consultés au sujet des

of the grain sector in view of the proposed exemptions applicable to this sector.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The policy goal of the legislative provisions is to improve work life balance, which is of particular importance to women working in non-traditional jobs, immigrants who are more commonly working in part-time or temporary work, and men who are becoming increasingly more engaged in family responsibilities. As the proposed Regulations provide exemptions and modifications to the legislation, the proposal has the potential to have a larger impact on those groups. While many groups are likely to be impacted by measures affecting work-life balance, data is currently only available relating to gender. The 2015 Federal Jurisdiction Workplace Survey shows that employees working in the road transportation, marine and grain sectors are predominately male, as has traditionally been the case throughout the history of these industries. For this reason, the proposal will proportionally have more of an impact on men.

As previously discussed in this document, the regulatory proposal has two key benefits for employees:

- employment security, as workplaces will have the flexibility to meet industry needs and remain competitive; and
- preservation of key elements of break and rest provisions while maintaining levels of pay and hours of work for employees that would otherwise have been decreased or lost due to inflexibility in scheduling.

As the industries where these benefits are expected to apply are made up of predominately male employees, this will have a higher positive impact on men. Women will also experience a positive impact, albeit of a lower proportion.

The proposed Regulations are expected to decrease benefits to employees in two ways:

- decreased work-life balance; and

réalités opérationnelles du secteur du grain en prévision des exemptions proposées à l'égard de ce secteur.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

L'objectif stratégique des dispositions législatives est d'améliorer l'équilibre travail-vie personnelle, ce qui est particulièrement important pour les femmes qui occupent des emplois non traditionnels, les immigrants qui occupent le plus souvent des emplois à temps partiel ou temporaires, et les hommes qui assument de plus en plus de responsabilités familiales. Comme ce projet de règlement prévoit des exemptions et des modifications à la législation, il est susceptible d'avoir une incidence plus importante sur ces groupes. Bien qu'il soit probable que de nombreux groupes seront touchés par des mesures affectant la conciliation travail-vie personnelle, les données disponibles actuellement ne concernent que le genre. L'enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale menée en 2015 montre que les employés des secteurs du transport routier, du transport maritime et du grain sont majoritairement des hommes, comme cela a toujours été le cas dans l'histoire de ces industries. Pour cette raison, la proposition aura proportionnellement plus de répercussions sur les hommes.

Tel qu'il est indiqué précédemment dans ce document, la proposition réglementaire présente deux principaux avantages pour les employés :

- La sécurité d'emploi, étant donné que les milieux de travail auront la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins de l'industrie et demeurer compétitifs;
- La préservation d'éléments clés des dispositions relatives aux pauses et aux repos tout en maintenant les niveaux de rémunération et les heures de travail des employés qui, autrement, auraient été diminués ou perdus en raison de la rigidité des horaires.

Étant donné que les secteurs dans lesquels ces avantages devraient s'appliquer sont composés majoritairement d'employés masculins, cela aura un impact positif plus important pour les hommes. Les femmes connaîtront également un impact positif, quoique dans une proportion moindre.

Le projet de règlement devrait réduire les avantages des employés de deux façons :

- Diminution de l'équilibre entre le travail et la vie personnelle;

- decreased certainty about breaks, rest periods and schedules for classes of employees for which a modification or exemption has been proposed.

The decreased benefits will have a proportionally higher impact on the men in the workforce, but individually this will have a higher impact on women. A [recent Statistics Canada publication](#) showed that women still manage the majority of household duties, regardless of whether or not they work outside the home. The inability to balance work and family duties acts as a barrier to women entering certain workplaces. Women who are not able to pursue careers in male dominated workplaces are economically disadvantaged, since these jobs typically offer better remuneration than those requiring similar skills in other workplaces. Labour standards that foster more reliable work schedules may allow more women to enter non-traditional workplaces.

#### *Rationale*

##### Road transportation and postal and courier sector

Highway Motor Vehicle Operators and City Motor Vehicle Operators in the road transportation sector who operate a motor vehicle for the transport of goods with a gross combination weight rating over 4 500 kg

#### **Exemption from the 96 hours' notice of work schedule and the 24 hours' notice of shift change:**

These employees' hours of work depend largely on unpredictable factors, such as customer orders, traffic and weather conditions that the employer cannot reasonably be expected to predict within sufficient time to implement the new scheduling requirements. Highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators are commonly assigned work through an open board system, where they receive shifts in accordance with their availability as they arise. Therefore, the 96 hours' notice of work schedule and 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to these classes of employees.

- Plus grande incertitude concernant les pauses, les périodes de repos et les horaires pour les catégories d'employés à l'égard desquelles une modification ou une exemption a été proposée.

La diminution des avantages aura des répercussions proportionnellement plus élevées sur les hommes dans la population active, mais individuellement, celle-ci aura une incidence plus importante sur les femmes. Une [récente publication de Statistique Canada](#) montre que les femmes continuent de gérer la majorité des tâches domestiques, qu'elles travaillent ou non à l'extérieur du foyer. L'incapacité de concilier les obligations professionnelles et familiales constitue un obstacle à l'accès des femmes à certains milieux de travail. Les femmes qui ne sont pas en mesure de poursuivre leur carrière dans les milieux de travail à prédominance masculine sont économiquement désavantagées, car ces emplois offrent généralement une meilleure rémunération que ceux qui nécessitent des compétences similaires dans d'autres milieux de travail. Les normes du travail qui favorisent des horaires de travail plus fiables peuvent permettre à un plus grand nombre de femmes d'accéder à des milieux de travail non traditionnels.

#### *Justification*

##### Secteur du transport routier et secteur des services postaux et de messagerie

Les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles, œuvrant dans le secteur du transport routier, qui conduisent un véhicule automobile pour le transport de marchandises dont le poids nominal brut combiné est supérieur à 4 500 kg

#### **Exemption du préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :**

Les heures de travail de ces employés dépendent en grande partie de facteurs imprévisibles, tels que les commandes des clients, la circulation et les conditions météorologiques, que l'employeur ne peut pas prévoir suffisamment à l'avance pour mettre en œuvre les nouvelles exigences. Les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles se voient généralement attribuer des tâches par un système de tableau de bord ouvert, dans lequel ils reçoivent des quarts de travail en fonction de leur disponibilité. À ce titre, le préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et le préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peuvent être raisonnablement appliqués à cette catégorie d'employés.

**Exemption from the 30-minute break:** In order for employees in this class to take a break, the vehicle must be safely parked, though unpredictable factors, such as traffic and weather conditions may prevent a driver from stopping their vehicle when planned. Additionally, highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators are very limited as to where they can park, especially when they are on the highway, where they must stop at designated truck stops. Therefore, the 30-minute break provision cannot reasonably be applied to these classes of employees.

**Exemption to the 8-hour rest period:** It is a common practice in the trucking industry for motor vehicle operators to take rest periods shorter than eight hours. Therefore, the 8-hour rest period provision cannot reasonably be applied to these classes of employees.

Furthermore, motor vehicle operators and city motor vehicle operators are already subject to a similar provision under the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, which provides that they must have an 8-hour block of off-duty time after accumulating a certain amount of driving time or on-duty time. The provision of the *Commercial Vehicle Hours of Service Regulations* is more flexible and it allows the 8 hours to be split into two periods under certain conditions.

Highway Motor Vehicle Operators and City Motor Vehicle Operators in the postal and courier sector who operate a motor vehicle for the transport of mail or parcels

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** These employees can be assigned shifts on short notice to fill scheduling gaps or replace other workers, even though they may not have formal on-call arrangements. Work shifts may need to be adjusted on short notice due to unpredictable factors, such as weather events, traffic conditions, delays in flight arrivals or delays for customs clearance that employers cannot reasonably be expected to predict, and which do not satisfy the requirements of the exception for unforeseeable emergencies. Therefore, the 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

**Exemption de la pause de 30 minutes :** Pour que les employés de cette catégorie puissent prendre une pause, le véhicule doit être garé de façon sécuritaire. Certains facteurs imprévisibles comme la circulation et les conditions météorologiques peuvent cependant empêcher un conducteur de garer son véhicule au moment prévu à l'horaire. De plus, les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles sont très limités quant à l'endroit où ils peuvent garer leur véhicule, surtout lorsqu'ils sont sur l'autoroute, où ils ne peuvent s'arrêter qu'à des relais routiers désignés. À ce titre, la disposition prévoyant une pause de 30 minutes ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

**Exemption de la période de repos de 8 heures :** Dans l'industrie du camionnage, il est courant que les conducteurs de véhicules automobiles prennent des périodes de repos de moins de 8 heures. À ce titre, la disposition prévoyant une période de repos de 8 heures ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

En outre, les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles sont déjà assujettis à une disposition semblable du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* qui indique qu'ils doivent avoir une période de repos de 8 heures après avoir accumulé un certain nombre d'heures de conduite ou d'heures de service. La disposition du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* est plus souple en ce sens qu'elle permet de répartir les 8 heures en deux périodes dans certaines conditions.

Conducteurs routiers de véhicules automobiles et conducteurs urbains de véhicules automobiles dans le secteur des services postaux et de messagerie qui conduisent un véhicule automobile pour le transport de courrier ou de colis

**Exemption du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Ces employés peuvent se voir attribuer des quarts de travail à court préavis pour combler les lacunes d'horaire ou remplacer d'autres travailleurs, même s'ils ne sont pas assujettis à une entente officielle de travail sur appel. Il peut être nécessaire d'adapter les quarts de travail à court préavis en raison de facteurs imprévisibles, tels que les événements météorologiques, les conditions de circulation, les retards dans l'arrivée des vols ou les retards dans les formalités douanières; ce sont des situations que les employeurs ne peuvent raisonnablement prévoir et qui ne satisfont pas aux exigences relatives à l'exception en cas d'urgence imprévisible. À ce titre, la disposition prévoyant un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.



Motor Coach operators who are not employed by a municipal or provincial transit authority

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** Motor coach operators may be assigned shifts as customers charter trips, which often occur with less than 24 hours' notice and cannot be predicted by the employer. Not only may scheduled shifts be disrupted by weather events, changes to itineraries and pick up/arrival times often occur on short notice before the time of departure. Since so many trips are arranged within less than 24 hours, this provision cannot reasonably be applied to this class of employees; without exemption, it could lead to a significant loss of work hours for some employees.

Armoured car crew members

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** For security reasons, a minimum number of employees is required for each trip. As a result, armoured car crew members are required to provide employers with a specified advanced notice (generally 12 to 24 hours) of their inability to work a scheduled work period. Employers would therefore not be in a position to provide 24 hours' notice of a shift change to any replacement crew member, and this could result in other employees being unable to work their shift. Furthermore, schedules must be changed on short notice due to unexpected weather conditions or changes to customer orders, which do not satisfy the requirements of the exception for unforeseeable emergencies. Therefore, the 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

Warehouse workers who handle, move, load and unload materials by hand or by means of material handling equipment, shippers, or receivers

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** These employees typically have scheduled shifts, and therefore it is reasonable to expect their employers to notify them of those schedules in advance. However, as these employees are needed at terminals to load and unload trucks and process shipments before they depart and when they arrive, their hours are subject to the same unpredictable factors that impact highway motor vehicle operators and city vehicle operators' schedules, namely traffic, weather conditions, vehicle breakdowns, delays at

Conducteurs d'autocars qui ne sont pas employés d'un service de transport en commun municipal ou provincial

**Exemption du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** les conducteurs d'autocars peuvent se voir attribuer des quarts de travail dans le cadre de circuits nolisés pour les clients, ce qui se produit souvent avec un préavis de moins de 24 heures et ne peut être prévu par l'employeur. Non seulement les quarts de travail prévus peuvent être perturbés par des événements météorologiques, mais des changements sont souvent apportés à l'itinéraire et à l'heure de cueillette ou d'arrivée peu de temps avant l'heure de départ. Étant donné que de nombreux voyages sont organisés en moins de 24 heures, cette disposition ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés; sans exemption, elle pourrait entraîner une perte importante d'heures de travail pour certains employés.

Membres d'équipage de véhicules blindés

**Exemption du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Pour des raisons de sécurité, un nombre minimal d'employés est requis pour chaque déplacement. Pour cette raison, les membres d'équipage de véhicules blindés doivent donner à leurs employeurs un préavis déterminé (généralement de 12 à 24 heures) de leur incapacité d'effectuer un quart de travail prévu. Les employeurs ne seraient donc pas en mesure de donner un préavis de 24 heures d'une modification au quart de travail d'un membre d'équipage de remplacement, ce qui pourrait dès lors empêcher d'autres employés de pouvoir effectuer leur quart de travail. De plus, il arrive que les horaires doivent être modifiés à court préavis en raison de conditions météorologiques imprévues ou de commandes modifiées par les clients, des situations qui ne satisfont pas les exigences relatives à l'exception en cas d'urgence imprévisible. À ce titre, la disposition prévoyant un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Travailleurs d'entrepôt qui manipulent, déplacent, chargent et déchargent des marchandises à la main ou à l'aide d'appareils de manutention, expéditeurs et réceptionnaires

**Exemption du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les quarts de travail de ces employés sont habituellement prévus à l'horaire et il est donc raisonnable de s'attendre à ce que leur employeur les avise de ces horaires à l'avance. Toutefois, comme la présence de ces employés est requise dans les terminaux pour charger et décharger les camions et traiter les livraisons avant leur départ et à leur arrivée, leurs heures sont soumises aux mêmes facteurs imprévisibles qui ont une incidence sur les horaires des conducteurs routiers de véhicules automobiles et des conducteurs urbains de véhicules automobiles, à savoir la circulation,

border crossings or delays of incoming shipments. These classes of employees are considered as being “tied to the load” and form an integral part of the supply chain. Therefore, the 24 hours’ notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

#### Dispatchers

**Exemption from the 24 hours’ notice of shift change:** Dispatchers typically have scheduled shifts, so their employers can reasonably be expected to provide these schedules in advance. However, dispatchers must work during the same time as highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators, so their hours are subject to the same unpredictable factors (e.g. weather conditions, changes to customer orders, delays on border crossings). Highway motor vehicle operators and city motor vehicle operators depend on dispatchers in order to carry out their job effectively and rely on dispatchers to provide them with key information, such as the location of load pick up or drop off. Therefore, the 24 hours’ notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

#### Mechanics

**Exemption from the 24 hours’ notice of shift change:** Mechanics are frequently called in to work in response to sudden vehicle breakdowns and must act quickly and efficiently. Their hours are made even more uncertain as they may have to travel long distances to get to the motor vehicle and the nature of the mechanical failure may not be known until the mechanic arrives. The problem may be further complicated by the nature of the shipment (e.g. where the shipment contains livestock). Therefore, the 24 hours’ notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

#### Marine sector

Operations controllers engaged in dispatching marine traffic or in bridge, lock and weir operations

les conditions météorologiques, les pannes mécaniques, les commandes modifiées par les clients, les retards aux postes frontaliers ou les retards des expéditions entrantes. Les employés de ces catégories sont considérés comme étant « liés à la charge » et font partie intégrante de la chaîne d’approvisionnement. À ce titre, la disposition prévoyant un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d’employés.

#### Répartiteurs

**Exemption du préavis de 24 heures pour un changement de quart de travail :** Les quarts de travail des répartiteurs sont habituellement prévus à l’horaire, de sorte que l’on peut raisonnablement s’attendre à ce que leur employeur fournisse ces horaires à l’avance. Toutefois, étant donné que les répartiteurs doivent travailler en même temps que les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles sont en service, leurs heures sont soumises aux mêmes facteurs imprévisibles (par exemple les conditions météorologiques, les commandes modifiées par les clients et les retards aux postes frontaliers). Les conducteurs routiers de véhicules automobiles et les conducteurs urbains de véhicules automobiles dépendent des répartiteurs pour s’acquitter efficacement de leurs tâches et comptent sur eux pour obtenir des renseignements clés, comme l’emplacement de la cueillette ou de la livraison. À ce titre, la disposition prévoyant un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d’employés.

#### Mécaniciens

**Exemption du préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les mécaniciens sont fréquemment appelés à travailler à la suite d’une panne mécanique soudaine et doivent intervenir rapidement et de façon efficace. Leurs horaires sont encore plus incertains parce qu’ils peuvent devoir parcourir de longues distances pour se rendre au véhicule et parce que la nature de la panne mécanique peut ne pas être connue avant l’arrivée du mécanicien. Le problème peut être compliqué encore davantage selon la nature de la cargaison (par exemple lorsque celle-ci comprend du bétail). À ce titre, la disposition prévoyant un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d’employés.

#### Secteur maritime (pilotage, transport maritime et débardage)

Contrôleurs des opérations chargés de la répartition du trafic maritime ou du fonctionnement des ponts, écluses et déversoirs

**Modification to the 30-minute break:** Operation controllers are responsible for the safe movement of marine traffic in certain waters. This is a dynamic work environment, and employees are not always able to take breaks at specific intervals. Employees take breaks around duty schedules. A modification is proposed to prevent serious detriment to the operation of the industrial establishment by ensuring that staff are always available. This will limit the operational risk to individuals, equipment and/or infrastructure that could occur if break times were not flexible and staff were not available when needed.

Dispatchers who are engaged in the assignment of marine pilots, launch masters, marine engineers and deckhands

**Modification to the 30-minute break:** Employees in this class often work alone, and are in charge of a particular geographical area. The work is unpredictable and therefore dispatch employees need to have the flexibility to split or postpone breaks as needed. Without a modification, the length of shifts would have to be reduced in order to allow a second employee to come in and take over the geographical area during the break which would thereby result in a loss of work hours and income for current employees. To prevent undue prejudice to the employees in this class, a modification to the 30-minute break is proposed.

Marine pilots who are employed in a compulsory pilotage area

**Modification to the 8-hour rest period:** The 8-hour rest provision presents a unique problem as marine pilots have various work assignments throughout the workday, some of which are very short. The requirement to take 8 hours of rest between each of those short work periods may result in employees being unable to schedule a sufficient number of hours to remain employed full-time. To prevent undue prejudice to the employees in this class, a modification to the 8-hour rest provision is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of eight consecutive hours within each 24-hour period in which they perform a work period or shift. Additionally, a modification is required to ensure that the unforeseeable emergency exception to the 8-hour rest provision continues to apply to this class of employees.

**Modification visant la pause de 30 minutes :** Les contrôleurs des opérations sont responsables de la sécurité du trafic maritime dans certains cours d'eau. Il s'agit d'un environnement de travail dynamique et les employés ne peuvent pas toujours prendre des pauses à des intervalles précis. Les employés prennent des pauses en fonction des périodes pendant lesquelles ils doivent être de service. Une modification est proposée pour éviter un grave préjudice au fonctionnement de l'établissement en s'assurant que du personnel demeure toujours disponible. Cela fera en sorte de limiter le risque opérationnel pour les personnes, l'équipement ou l'infrastructure qui s'ensuivrait si les périodes de pause n'étaient pas flexibles et si le personnel requis n'était pas disponible au moment nécessaire.

Répartiteurs chargés de l'affectation de pilotes maritimes, de capitaines de vedettes, de mécaniciens de marine et de matelots de pont

**Modification visant la pause de 30 minutes :** Les employés de cette catégorie travaillent souvent seuls et sont responsables d'une région géographique particulière. Ce travail est imprévisible et, par conséquent, les employés chargés de la répartition doivent avoir la souplesse nécessaire pour fractionner ou reporter les pauses au besoin. Sans modification, la durée des quarts de travail devrait être réduite pour permettre à un deuxième employé de prendre en charge la région géographique pendant la pause, ce qui entraînerait une perte d'heures de travail et de revenus pour les employés actuels. Pour éviter que cela porte atteinte aux intérêts des employés de cette catégorie, une modification visant la pause de 30 minutes est proposée.

Pilotes maritimes travaillant dans une zone de pilotage obligatoire

**Modification visant la période de repos de 8 heures :** La disposition relative à la période de 8 heures de repos présente un problème unique, car les pilotes maritimes ont diverses affectations tout au long de la journée de travail, dont certaines sont très courtes. L'obligation de prendre 8 heures de repos entre chacune de ces courtes périodes de travail pourrait empêcher les employés d'être disponibles pour un nombre suffisant d'heures afin de continuer à travailler à temps plein. Pour éviter de porter atteinte aux intérêts des employés de cette catégorie, une modification à la disposition concernant la période de repos de 8 heures est proposée pour accorder aux employés une période de repos minimum de 8 heures consécutives au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent une période de travail ou un quart de travail. De plus, une modification est nécessaire pour s'assurer que l'exception en cas d'urgence imprévisible relative à la disposition sur la période de repos de 8 heures continue de s'appliquer à cette catégorie d'employés.

**Exemption from the 30-minute break:** Marine pilots, while on a vessel, need to be available at all times to control the vessel for the duration of the pilotage assignment. There is time for breaks for these employees during their pilotage assignments, but it can be unpredictable and is largely dependent on weather, duration of the voyage and relevant regulations administered by Transport Canada. Marine Pilots are typically assigned individually to vessels, which means that a second pilot would not be available to provide relief during any breaks. Therefore, the 30-minute break cannot reasonably be applied to employees in this class.

Launch masters, pilot boat captains, marine engineers and deckhands employed in marine pilotage services

**Modification to the 8-hour rest period:** The 8-hour rest provision presents a unique problem as these classes of employees work various work assignments throughout the workday, some of which are very short. The requirement to take 8 hours of rest between each of those short work periods may result in employees being unable to schedule a sufficient number of hours to remain employed full-time. To prevent undue prejudice to the employees in this class, a modification to the 8-hour rest provision is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of 8 hours, with at least 6 of those hours being consecutive, within each 24-hour period in which they perform a work period or shift. Additionally, a modification is required to ensure that the unforeseeable emergency exception to the 8-hour rest provision continues to apply to this class of employees.

**Modification to the 30-minute break:** The timing of breaks for this class of employees is based on the rotating needs of the vessel, which vary with both the operational needs and the requirements for a minimum crew complement requirements as required by Transport Canada regulations. The safe operation of the vessel must be the primary priority of employers. To prevent serious detriment to the operation of the industrial establishment, a modification to the 30-minute break is proposed. This will allow the flexibility required to meet the requirements for safe operation, which is of particular concern for smaller vessels (e.g. pilot boats) that can hold a limited number of personnel.

**Exemption de la pause de 30 minutes :** Les pilotes maritimes, lorsqu'ils sont à bord d'un navire, doivent être disponibles en tout temps pour contrôler le navire pendant la durée de l'affectation de pilotage. Ces employés bénéficient de périodes de pause et de repos pendant leurs affectations, mais celles-ci peuvent être imprévisibles et dépendent grandement des conditions météorologiques, de la durée du voyage et des règlements pertinents administrés par Transports Canada. Les pilotes sont habituellement affectés individuellement aux navires, ce qui signifie qu'il n'y a pas de deuxième pilote pour assurer la relève pendant les pauses. À ce titre, la disposition prévoyant une pause de 30 minutes ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Capitaines de vedettes, capitaines de bateaux-pilotes, mécaniciens de marine et matelots de pont employés dans le domaine du pilotage maritime

**Modification visant la période de repos de 8 heures :** La disposition relative à la période de 8 heures de repos présente un problème unique, car les employés appartenant à ces catégories acceptent diverses affectations tout au long de la journée de travail, dont certaines sont très courtes. L'obligation de prendre 8 heures de repos entre chacune de ces courtes périodes de travail pourrait empêcher les employés d'être disponibles un nombre suffisant d'heures pour continuer à travailler à temps plein. Pour éviter de porter atteinte aux intérêts des employés de cette catégorie, une modification à la disposition concernant la période de repos de 8 heures est proposée pour accorder aux employés une période de repos minimum de 8 heures, au moins 6 de ces heures étant consécutives, au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent une période de travail ou un quart de travail. De plus, une modification est nécessaire pour s'assurer que l'exception en cas d'urgence imprévisible relative à la disposition sur la période de repos de 8 heures continue de s'appliquer à cette catégorie d'employés.

**Modification visant la pause de 30 minutes :** Pour cette catégorie d'employés, le moment des pauses est établi en fonction des besoins changeants du navire, qui varient selon les besoins opérationnels et les exigences en matière d'effectif minimal d'équipage, comme l'exigent les règlements administrés par Transports Canada. L'exploitation sécuritaire du navire doit être la principale priorité des employeurs. Pour éviter de porter un grave préjudice au fonctionnement de l'établissement, une modification concernant la pause de 30 minutes est proposée. Cela offrira la souplesse nécessaire pour répondre aux exigences en matière d'exploitation sécuritaire, une question particulièrement préoccupante pour les petits bateaux (par exemple les bateaux-pilotes) qui ne peuvent avoir qu'un nombre restreint de membres du personnel.

Dockworkers, longshore persons, shiploader operators, stevedores, barge loaders, boat loaders, dock hands, dockpersons, lumpers, checkers, planners, forepersons, tower loader operators, wharfpersons, tanker loaders, machinery operators, stowers and mechanics

**Exemption from the 96 hours' notice of work schedule and the 24 hours' notice of shift change:**

Long-shoring is a unique industry where a significant number of employees work for multiple employers and/or under strict rules that dictate how work is assigned. As a result, individual employers generally have little control over employee scheduling. For a significant number of workplaces in the longshore industry, work scheduling arrangements are dealt with in collective agreements in a very prescriptive fashion and are based on either a union hall model or a hybrid of shifts and dispatched assignments. Additionally, the work is continuous (24/7) and unpredictable. In certain arrangements, employees choose their availability for shifts, and make decisions around their own personal and family needs. In these cases, the job is often described as already being flexible, and allows people to engage in care of family and other pursuits. Therefore, the 96 hours' notice of work schedule and 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to these classes of employees.

**Modification to the 8-hour rest period:** The 8-hour rest provision presents a unique problem as employees have various work assignments throughout the workday, some of which are very short. For example, in a 24-hour period, an employee may take three shifts of four hours each. If they were required to take 8 hours of rest between each of these short work periods, they would not be able to get their desired number of hours. Implementing the existing provision without a modification would reduce the number of hours an employee could work in the day significantly, and would likely result in employees losing out on full-time hours. It would also have a negative impact on employees' earning ability. To prevent undue prejudice to the employees in this class, a modification to the 8-hour rest provision is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of 8 consecutive hours within each 24 hour period in which they perform a work period or shift. Additionally, a modification is required to ensure that the unforeseeable emergency exception to the 8-hour rest provision continues to apply to this class of employees.

Dockers, débardeurs, conducteurs de chargeur de navires, arrimeurs, chargeurs de barges, chargeurs de bateaux, ouvriers du quai, vérificateurs, planificateurs, contremaîtres, opérateurs de chargeuse à tour, chargeurs de bateaux-citernes, opérateurs de machines et mécaniciens

**Exemption au préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :**

Le débardage est un secteur unique où un nombre important d'employés travaillent pour plusieurs employeurs et/ou selon des règles strictes qui dictent la façon dont le travail est attribué. Par conséquent, chaque employeur, à titre individuel, a généralement peu de contrôle sur l'établissement des horaires des employés. Dans de nombreux milieux de travail de l'industrie du débardage, les régimes de travail sont traités dans les conventions collectives de façon très prescriptive et sont fondés sur un modèle de bureau de placement syndical ou un mélange de quarts de travail et d'affectations réparties. De plus, le travail est continu (24 heures sur 24, 7 jours sur 7) et imprévisible. Dans certains régimes, les employés choisissent leur disponibilité pour les quarts de travail et prennent des décisions en fonction des besoins de leur famille et de leurs besoins personnels. Dans ces cas, le travail est souvent décrit comme étant déjà souple et permet aux gens de prendre soin de leur famille et de participer à d'autres activités. À ce titre, le préavis de 96 heures pour l'horaire de travail et le préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peuvent être raisonnablement appliqués à ces catégories d'employés.

**Modification visant la période de 8 heures de repos :**

La disposition relative à la période de 8 heures de repos présente un problème unique, car les employés ont diverses affectations tout au long de la journée de travail, dont certaines sont très courtes. Par exemple, au cours d'une période de 24 heures, un employé peut effectuer trois quarts de quatre heures chacun. S'il devait prendre une période de 8 heures de repos entre chacune de ces courtes périodes de travail, il ne serait pas en mesure d'obtenir le nombre d'heures de travail souhaité. La mise en œuvre de cette disposition sans modification réduirait considérablement le nombre d'heures qu'un employé pourrait travailler au cours de la journée, et empêcherait probablement des employés de pouvoir travailler à temps plein. Elle aurait aussi un impact négatif sur la capacité des employés de gagner un revenu. Pour éviter de porter atteinte aux intérêts des employés de ces catégories, une modification à la disposition concernant la période de repos de 8 heures consécutives est proposée pour accorder aux employés une période de repos minimum de 8 heures au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent une période de travail ou un quart de travail. De plus, une modification est nécessaire pour s'assurer que l'exception en cas d'urgence imprévisible relative à la disposition sur la période de repos de 8 heures continue de s'appliquer à cette catégorie d'employés.

**Modification to the 30-minute break:** Once engaged in the unloading or loading of cargo, ceasing operations could present a safety risk and/or pose a hazard for personnel, equipment and infrastructure. To prevent serious detriment to the operation of the industrial establishment, a modification to the 30-minute break provision is proposed.

Employees engaged in the operation of a continuously crewed harbour vessel; and masters, deck officers, engineering officers, radio operators, electrotechnical officers, and ratings employed on board a vessel for longer than 24 consecutive hours

**Exemption from 24 hours' notice of shift change:** The new 24-hour notice provision would not offer the level of flexibility required to comply with the safety requirements, should there be unexpected changes in personnel, including as a result of injury or illness, mandatory rest, and increased crewing requirements for operations during inclement weather. Therefore, the 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to these classes of employees.

**Modification to the 8-hour rest period:** Employers are subject to the *Marine Personnel Regulations* administered by TC, which impose requirements and procedures (i.e. the number of people on watch, which types of certifications employees must possess for certain activities, and the number of personnel that must be on the ship), to ensure safety, which must be the primary priority of vessel operations. Given that employees in these classes may work several short shifts throughout the day, it may not be reasonable for them to have to take rest periods of 8 hours between every work assignment. The application of this provision without modification would not provide the required flexibility to safely operate the vessel. To prevent undue prejudice to the employees in this class, and serious detriment to the operation of the industrial establishment, a modification to the 8-hour rest provision is proposed to provide employees with a rest period of a minimum of 8 hours, with at least 6 of those hours being consecutive, within each 24-hour period in which they perform a work period or shift. Additionally, a modification is required to ensure that the unforeseeable emergency exception to the 8-hour rest provisions continues to apply to these classes of employees.

**Modification visant la pause de 30 minutes :** Lorsque le chargement ou le déchargement a commencé, l'interruption du travail pourrait poser un risque pour la sécurité ou un danger pour le personnel, l'équipement et l'infrastructure. Pour éviter de porter un grave préjudice au fonctionnement de l'établissement, et pour s'assurer que les besoins opérationnels sont satisfaits, une modification à la disposition relative à la pause de 30 minutes est proposée.

Employés affectés à l'exploitation d'un bâtiment de port pourvu en permanence d'un effectif; capitaines, officiers de pont, officiers mécaniciens, opérateurs radio, officiers électrotechniciens et matelots employés à bord d'un bâtiment pour plus de 24 heures à la fois

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** La nouvelle disposition relative au préavis de 24 heures n'offrirait pas le niveau de flexibilité nécessaire pour se conformer aux exigences en matière de sécurité, en cas de changements imprévus de personnel, notamment en cas de blessure ou de maladie, d'un repos obligatoire ou l'augmentation de l'armement en équipage pour cause de mauvais temps. À ce titre, le préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliqué à ces catégories d'employés.

**Modification visant la période de 8 heures de repos :** Les employeurs sont assujettis au *Règlement sur le personnel maritime* appliqué par Transports Canada, qui impose des exigences et des procédures (c'est-à-dire le nombre d'employés de quart, les types de certifications que les employés doivent posséder pour certaines activités, et le nombre de membres du personnel qui doit être à bord du bâtiment) afin d'assurer la sécurité, laquelle doit demeurer la priorité dans le cadre de l'exploitation d'un bâtiment. Étant donné que les employés de ces catégories peuvent effectuer plusieurs petits quarts de travail tout au long de la journée, il pourrait être déraisonnable qu'ils doivent prendre des périodes de 8 heures de repos entre chaque affectation. L'application de cette disposition ne fournirait pas la flexibilité requise pour exploiter le bâtiment de façon sécuritaire sans la modification proposée. Pour éviter de porter atteinte aux intérêts des employés de ces catégories, et de porter un grave préjudice au fonctionnement de l'établissement, une modification à la disposition concernant la période de repos de 8 heures est proposée. Celle-ci accorderait aux employés une période de repos minimum de 8 heures, au moins 6 de ces heures étant consécutives, au cours de chaque période de 24 heures pendant laquelle ils effectuent une période de travail ou un quart de travail. De plus, une modification est nécessaire pour s'assurer que l'exception en cas d'urgence imprévisible relative à la disposition sur la période de repos de 8 heures continue de s'appliquer à ces catégories d'employés.

**Modification to the 30-minute break:** The timing of breaks for these classes of employees is based on the rotating needs of ship operations, which, in turn, depends on factors such as weather and the requirements of safe manning and crew complement as set out in the *Marine Personnel Regulations* administered by Transport Canada. Safe vessel operations must be the primary priority of employers, and the new break requirement would not offer the level of flexibility necessary to adjust staffing complements to meet these requirements. This is of particular concern for smaller vessels, which are limited in the number of personnel that can be aboard. To prevent serious detriment to the operation of the industrial establishment, a modification to the 30-minute break is proposed.

Masters, deck officers, engineering officers, radio operators, electrotechnical officers, and ratings employed on board a vessel for longer than 24 consecutive hours

**Exemption from the 96 hours' notice of work schedule :** Employers are subject to the *Marine Personnel Regulations* administered by Transport Canada, which impose requirements and procedures (i.e. the number of people on watch, which types of certifications employees must possess for certain activities, and the number of personnel that must be aboard the ship), to ensure safety, which must be the primary priority of vessel operations. The new 96-hour notice provisions of the Code would not offer the level of flexibility required to comply with these safety requirements, should there be unexpected changes in personnel, including as a result of injury or illness, mandatory rest requirements, and increased personnel requirements for operations during inclement weather. Therefore, the requirement to provide 96 hours' notice of schedules cannot reasonably be applied to this class of employees.

#### Grain sector

Elevator operators, inland terminal elevator operators and port terminal elevator operators who are employed in grain-handling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** The hours of work for this class of employees depend on unpredictable factors, such as weather, train and vessel schedules as well as the availability of railcar spotters. Additionally, any disruptions to the supply chain will ultimately impact the schedules of these employees, as their schedules are based on the arrivals of the trains or vessels at the elevator or terminal. The arrival time of trains may be modified many times in the days prior to their arrival, forcing employers to modify their employees'

**Modification visant la pause de 30 minutes :** Pour les employés de ces catégories, le moment des pauses est déterminé en fonction des besoins changeants du bâtiment, lesquels dépendent à leur tour de facteurs comme les conditions météorologiques et les exigences relatives à l'effectif de sécurité et à la composition de l'équipage prévus par le *Règlement sur le personnel maritime* appliqué par Transports Canada. Une exploitation sécuritaire des bâtiments doit être la principale priorité des employeurs; la nouvelle exigence relative aux pauses n'offrirait pas le niveau de souplesse nécessaire pour adapter la composition de l'équipage en fonction de ces exigences. Cette situation est particulièrement préoccupante pour les petits bâtiments, qui ne peuvent avoir qu'un nombre limité d'employés à bord. Pour éviter de porter un grave préjudice au fonctionnement de l'établissement, une modification à la disposition relative à la pause de 30 minutes est proposée.

Capitaines, officiers de pont, officiers mécaniciens, opérateurs radio, officiers électrotechniciens et matelots employés à bord d'un bâtiment pendant plus de 24 heures à la fois

**Exemption au préavis de 96 heures pour l'horaire de travail :** Les employeurs sont assujettis au *Règlement sur le personnel maritime* administré par Transports Canada, qui impose des exigences et des procédures (c'est-à-dire le nombre d'employés de quart, les types de certifications que les employés doivent posséder pour certaines activités, et le nombre de membres du personnel qui doit être à bord du bâtiment) afin d'assurer la sécurité, laquelle doit demeurer la priorité lors de l'exploitation d'un bâtiment. Les nouvelles dispositions du Code relatives au préavis de 96 heures n'offriraient pas le niveau de flexibilité nécessaire pour se conformer à ces exigences en matière de sécurité en cas de changements imprévus de personnel, notamment en cas de blessure ou de maladie, d'un repos obligatoire ou de l'augmentation de l'armement en équipage pour cause de mauvais temps. À ce titre, le préavis de 96 heures pour l'horaire de travail ne peut être raisonnablement appliqué à cette catégorie d'employés.

#### Secteur du grain

Opérateurs de silos, opérateurs de silos terminaux de l'intérieur et opérateurs de silos terminaux portuaires employés dans des installations de manutention du grain

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** L'horaire de travail des employés de cette catégorie dépend de facteurs imprévisibles, comme les conditions météorologiques, les horaires des trains et des navires ainsi que la disponibilité des guetteurs de wagons. De plus, toute perturbation de la chaîne d'approvisionnement aura une incidence sur les horaires de ces employés, car ceux-ci dépendent de l'arrivée des trains ou des navires au silo élévateur ou au terminal. L'heure d'arrivée des trains peut être modifiée

schedules accordingly, often within 24 hours of the start of a work shift. Therefore, the requirement to provide 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

Railcar spotters, warehouse workers and grain receivers who are employed in grain handling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** This class of employees must physically mount the railcar as part of their duties and therefore cannot work in cases where there is no railcar or when it would be unsafe to do so, such as in inclement weather. The schedules of these employees are based on the arrivals of the trains or vessels at the elevator or terminal. Consequently, any disruption to the supply chain will ultimately impact the schedules of these employees. Therefore, the requirement to provide 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

Millwrights, electricians, power engineers and welders who are employed in grain handling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** This class of employees is in charge of maintenance and emergency repairs in the facility, and are critical to the safe operation of the facility. Furthermore, elevators are often located in remote areas, where labour shortages result in a limited number of employees who are qualified and certified to perform these tasks. While they usually have a schedule for performing routine maintenance, they need to be available on short notice to repair equipment breakdowns. The requirement to provide 24 hours' notice of shift changes has the potential to stop operations of the facility and can therefore not reasonably be applied to this class of employees.

Laboratory technicians who are employed in grain handling facilities and employees who are involved in the grading, quality assurance and inspection of grain who are employed in grain handling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** This class of employees works in grain handling facilities and is responsible for quality assurance and testing products. Products cannot be packaged without being subjected to a quality assurance test. Furthermore,

plusieurs fois dans les jours précédant leur arrivée, ce qui oblige les employeurs à modifier les horaires de leurs employés, souvent dans les 24 heures précédant le début d'un quart de travail. À ce titre, l'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Guetteurs de wagons, travailleurs d'entrepôt et réceptionnaires de grains employés dans des installations de manutention du grain

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les employés de cette catégorie doivent monter physiquement sur le wagon dans le cadre de leurs fonctions et ne peuvent donc pas travailler dans les cas où il n'y a pas de wagon ou lorsqu'il serait dangereux de le faire, par exemple en cas de mauvais temps. Les horaires de ces employés sont fondés sur l'arrivée des trains ou des navires au silo élévateur ou au terminal. De ce fait, toute perturbation de la chaîne d'approvisionnement aura une incidence sur leurs horaires. À ce titre, l'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Mécaniciens de chantier, électriciens, mécaniciens de machines fixes et soudeurs employés dans des installations de manutention du grain

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les employés de cette catégorie sont responsables de l'entretien et des réparations d'urgence dans l'installation et sont essentiels au fonctionnement sécuritaire de l'installation. En outre, les silos sont souvent situés dans des régions éloignées, où la pénurie de main-d'œuvre fait en sorte qu'un nombre limité d'employés sont qualifiés et certifiés pour effectuer ces tâches. Bien qu'ils aient généralement un horaire pour effectuer l'entretien de routine, ces employés doivent être disponibles malgré un court préavis pour réparer les pannes d'équipement. L'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail a le potentiel d'entraîner l'arrêt des opérations et ne peut donc pas être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Techniciens de laboratoire employés dans des installations de manutention du grain et employés participant au classement du grain, au contrôle de sa qualité ou à son inspection employés dans des installations de manutention du grain

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les employés de cette catégorie travaillent dans des installations de manutention du grain et sont responsables du contrôle de la qualité et des tests sur les produits. Les produits ne



elevators are often located in remote areas where there is a limited number of employees who are qualified to perform these tasks. Due to the critical nature of these employees, the inability to replace these employees with less than 24 hours' notice has the potential to stop operations, especially as the conditions that may require a change in work shift fall outside the employer's control but may not qualify as an unforeseeable emergency. Therefore, the requirement to provide 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to these classes of employees.

Millers and assistant millers who are employed in grain milling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** Millers and assistant millers are critical to the operation of a mill. They are trained and capable of operating the entire facility and perform all of the tasks of other employees in the mill. The absence of these employees would likely cause the facility to shut down. This is complicated by the fact that there is a shortage of qualified employees in the industry, in part because of the rural location of the worksites. Therefore the requirement to provide 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to these classes of employees.

Grain cleaning operators who are employed in grain milling facilities

**Exemption from the 24 hours' notice of shift change:** Grain cleaning equipment operators are critical employees for the operation of a mill. They are in charge of the first step of the process of grain milling, which is to clean the grain. All subsequent steps rely on the work done by this class. Should any of these employees be absent for any reason, the imposition of the 24 hours' notice of shift change requirement would prevent the employer from calling replacements to come in and may therefore affect the schedules of other classes of employees as well as the stop operations. Therefore the requirement to provide 24 hours' notice of shift change cannot reasonably be applied to this class of employees.

### Implementation

The classes of employees to whom the exemptions or modifications would apply is readily identifiable (on the basis of occupation) in order to prevent confusion and misapplication.

peuvent pas être emballés sans être soumis à un test de contrôle de la qualité. Par ailleurs, les silos sont souvent situés dans des régions éloignées où il y a un nombre limité d'employés qualifiés pour effectuer ces tâches. En raison de la nature essentielle du travail de ces employés, l'impossibilité de les remplacer avec un préavis de moins de 24 heures peut entraîner l'arrêt des opérations, d'autant plus que les conditions qui peuvent nécessiter un changement de quart de travail seraient celles qui échappent au contrôle de l'employeur, mais ne pourraient être considérées comme un cas d'urgence imprévisible. À ce titre, l'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

Meuniers et meuniers adjoints employés dans une meunerie

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les meuniers et les meuniers adjoints sont essentiels au fonctionnement d'une meunerie. Ils sont formés et capables de faire fonctionner toute l'installation et d'effectuer toutes les tâches des autres employés de la meunerie. L'absence de ces employés entraînerait probablement la fermeture de l'installation. La situation se complique davantage par le fait qu'il y a une pénurie de travailleurs qualifiés dans l'industrie, en partie en raison de l'emplacement rural des lieux de travail. À ce titre, l'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à ces catégories d'employés.

Préposés au nettoyage du grain employés dans une meunerie

**Exemption au préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail :** Les préposés au nettoyage du grain sont essentiels au fonctionnement d'une meunerie. Ils sont responsables de la première étape du processus de mouture du grain, qui consiste à nettoyer le grain. Toutes les étapes subséquentes dépendent du travail effectué par les employés de cette catégorie. Si l'un de ces employés devait s'absenter pour une raison quelconque, l'obligation imposée de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail empêcherait l'employeur d'appeler des remplaçants pour qu'ils rentrent au travail et pourrait donc avoir une incidence sur les horaires d'autres catégories d'employés. À ce titre, l'exigence de donner un préavis de 24 heures pour une modification à des quarts de travail ne peut être raisonnablement appliquée à cette catégorie d'employés.

### Mise en œuvre

Les catégories d'employés auxquelles les exemptions ou les modifications s'appliqueraient sont facilement identifiables (en fonction de la profession) afin d'éviter toute confusion et une mauvaise application des dispositions.

Outreach and education activities were completed to inform employers and employees of new hours of work provisions and other recent changes to federal labour standards. Also, the Labour Program published several [IPGs](#) to support employers and employees in understanding the new hours of work provisions of the Code.

Currently, compliance with Part III of the Code is achieved using a variety of approaches, including education and counselling, and the investigation of complaints. The Labour Program is undergoing a shift toward a more proactive approach to compliance and enforcement with the expected adoption in 2021 of an administrative monetary penalty regime made under the new Part IV of the Code. It is anticipated that this new regime will help fill an existing gap in terms of the enforcement of the Code.

#### *Coming into force*

The proposed Regulations would come into force in summer 2021 further to final publication in Part II of the *Canada Gazette* in spring 2021.

#### **Contact**

Danijela Hong  
 Director  
 Labour Standards and Wage Earner Protection Program  
 Employment and Social Development Canada – Labour Program  
 Place du Portage, Phase II, 10th Floor  
 165 de l'Hôtel-de-Ville Street  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0J9  
 Email: [EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca](mailto:EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca)

Des activités de sensibilisation et d'éducation ont été menées pour informer les employeurs et les employés des nouvelles dispositions sur la durée du travail et d'autres changements récents apportés aux normes du travail fédérales. De plus, le Programme du travail a publié plusieurs [IPG](#) pour aider les employeurs et les employés à comprendre les nouvelles dispositions du Code relatives aux heures de travail.

À l'heure actuelle, la conformité à la Partie III du Code est assurée au moyen de diverses approches, y compris de l'éducation et des conseils, et des enquêtes sur les plaintes. Le Programme du travail effectue un virage en vue d'adopter une approche plus proactive en matière de conformité et d'application de la loi avec l'adoption prévue en 2021 d'un régime de sanctions administratives pécuniaires établi dans la nouvelle partie IV du Code. On s'attend à ce que ce nouveau régime aide à combler une lacune existante au chapitre de l'application du Code.

#### *Entrée en vigueur*

Le règlement proposé entrerait en vigueur à l'été 2021, après sa publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2021.

#### **Personne-ressource**

Danijela Hong  
 Directrice  
 Normes du travail et Programme de protection des salariés  
 Emploi et Développement social Canada – Programme du travail  
 Place du Portage, Phase II, 10<sup>e</sup> étage  
 165, rue de l'Hôtel-de-Ville  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0J9  
 Courriel : [EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca](mailto:EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca)

---

#### **PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 175(1)(a)<sup>a</sup> and (b)<sup>b</sup> of the *Canada Labour Code*<sup>c</sup>, proposes to make the annexed *Exemptions from and Modifications to Hours of Work Provisions Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 27, s. 446(1)

<sup>b</sup> S.C. 2018, c. 27, s. 446(2)

<sup>c</sup> R.S., c. L-2

---

#### **PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des alinéas 175(1)a)<sup>a</sup> et b)<sup>b</sup> du *Code canadien du travail*<sup>c</sup>, se propose de prendre le *Règlement d'exemption et d'adaptation de certaines dispositions sur la durée du travail*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 27, par. 446(1)

<sup>b</sup> L.C. 2018, ch. 27, art. 446(2)

<sup>c</sup> L.R., ch. L-2

after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Danijela Hong, Director, Labour Standards and Wage Earner Protection Program, Employment and Social Development Canada, Place du Portage, Phase II, 10th floor, 165 de l'Hôtel-de-Ville Street, Gatineau, Quebec J8X 3X2 (telephone: 819-654-1625; email: [EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca](mailto:EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca)).

Ottawa, December 10, 2020

Julie Adair  
Assistant Clerk of the Privy Council

## Exemptions from and Modifications to Hours of Work Provisions Regulations

### Definition

#### Definition of *Act*

**1** In these Regulations, **Act** means the *Canada Labour Code*.

#### PART 1

### Road Transportation Sector and Postal and Courier Sector

#### Application

**2** This Part applies to persons who are employed in the road transportation sector or the postal and courier sector.

#### Transport of goods

**3** The following employees in the road transportation sector who operate a motor vehicle that is used to transport goods and that has a gross combination weight rating in excess of 4 500 kg are exempt from the application of sections 169.1, 169.2, 173.01 and 173.1 of the Act:

**(a)** *city motor vehicle operators*, as defined in section 2 of the *Motor Vehicle Operators Hours of Work Regulations*; and

**(b)** *highway motor vehicle operators*, as defined in section 2 of those Regulations.

jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Danijela Hong, directrice, Normes du travail et Programme de protection des salariés, Emploi et Développement social Canada, place du Portage, Phase II, 10<sup>e</sup> étage, 165, rue de l'Hôtel-de-Ville, Gatineau (Québec) J8X 3X2 (téléphone : 819-654-1625; courriel : [EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca](mailto:EDSC.DMT.ConsultationNTModernes-ConsultationModernLS.WD.ESDC@labour-travail.gc.ca)).

Ottawa, le 10 décembre 2020

La greffière adjointe du Conseil privé  
Julie Adair

## Règlement d'exemption et d'adaptation de certaines dispositions sur la durée du travail

### Définition

#### Définition de *Loi*

**1** Dans le présent règlement, **Loi** s'entend du *Code canadien du travail*.

#### PARTIE 1

### Secteur du transport routier et secteur de la poste et de la messagerie

#### Application

**2** La présente partie s'applique aux employés travaillant dans le secteur du transport routier et à ceux travaillant dans le secteur de la poste et de la messagerie.

#### Transport de marchandises

**3** Sont soustraits à l'application des articles 169.1, 169.2, 173.01 et 173.1 de la Loi les employés ci-après du secteur du transport routier qui conduisent des véhicules automobiles ayant un poids nominal brut combiné supérieur à 4 500 kg et servant au transport de marchandises :

**a)** le *conducteur urbain de véhicule automobile*, au sens de l'article 2 du *Règlement sur la durée du travail des conducteurs de véhicules automobiles*;

**b)** le *conducteur routier de véhicule automobile*, au sens de l'article 2 du même règlement.

**Transport of mail or parcels**

**4** The following employees in the postal and courier sector who operate a motor vehicle that is used to transport mail or parcels are exempt from the application of section 173.1 of the Act:

- (a) *city motor vehicle operators*, as defined in section 2 of the *Motor Vehicle Operators Hours of Work Regulations*; and
- (b) *highway motor vehicle operators*, as defined in section 2 of those Regulations.

**Motor coach operators**

**5 (1)** Motor coach operators who are not employed by a municipal or provincial transit authority are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Definition of *motor coach***

**(2)** For the purpose of this section, *motor coach* means a bus that is designed for intercity passenger transport and that is not equipped with features to accommodate standing passengers.

**Armoured car crew members**

**6** Armoured car crew members are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Warehouse workers, shippers or receivers**

**7** The following employees are exempt from the application of section 173.1 of the Act:

- (a) warehouse workers who handle, move, load and unload materials by hand or by means of material handling equipment;
- (b) shippers; and
- (c) receivers.

**Dispatchers**

**8** Dispatchers are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Mechanics**

**9** Mechanics are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**PART 2****Marine Sector****Application**

**10** This Part applies to persons who are employed in the marine sector.

**Transport de lettres et colis**

**4** Sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi les employés ci-après du secteur de la poste et de la messagerie qui conduisent des véhicules automobiles servant au transport de lettres et de colis :

- a) le *conducteur urbain de véhicule automobile*, au sens de l'article 2 du *Règlement sur la durée du travail des conducteurs de véhicules automobiles*;
- b) le *conducteur routier de véhicule automobile*, au sens de l'article 2 du même règlement.

**Conducteurs d'autocars**

**5 (1)** Sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi les conducteurs d'autocars qui ne sont pas employés par une société de transport municipale ou provinciale.

**Définition de *autocar***

**(2)** Au présent article, *autocar* s'entend d'un autobus conçu pour le transport interurbain de passagers et dépourvu de dispositifs permettant aux passagers de rester debout.

**Équipage de véhicules blindés**

**6** Les membres de l'équipage d'un véhicule blindé sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Travailleurs d'entrepôt, expéditeurs et réceptionnaires**

**7** Les employés ci-après sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi :

- a) les travailleurs d'entrepôt qui manipulent, déplacent, chargent ou déchargent des marchandises à la main ou à l'aide d'appareils de manutention;
- b) les expéditeurs;
- c) les réceptionnaires.

**Répartiteurs**

**8** Les répartiteurs sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Mécaniciens**

**9** Les mécaniciens sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**PARTIE 2****Secteur maritime****Application**

**10** La présente partie s'applique aux employés travaillant dans le secteur maritime.

**Employees of long-shoring operations**

**11 (1)** Dockworkers, longshore persons, shiploader operators, stevedores, barge loaders, boat loaders, dock hands, dockpersons, lumpers, checkers, planners, forepersons, tower loader operators, wharfpersons, tanker loaders, machinery operators, stowers and mechanics who are employed in long-shoring operations are exempt from the application of sections 173.01 and 173.1 of the Act.

**Modifications – subsection 169.1(1) and section 169.2 of the Act**

**(2)** With respect to employees referred to in subsection (1),

**(a)** subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

**Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant the break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

**(b)** subsection 169.2(1) of the Act is modified as follows:

**Rest period**

**169.2 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted a rest period of at least eight consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift.

**(c)** subsection 169.2(2) of the English version of the Act is modified as follows:

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

**(a)** threat to the life, health or safety of any person;

**(b)** threat of damage to or loss of property; or

**(c)** threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

**Employés d'opérations de débardage**

**11 (1)** Sont soustraits à l'application des articles 173.01 et 173.1 de la Loi les dockers, débardeurs, conducteurs de chargeur de navire, arrimeurs, chargeurs de barges, chargeurs de bateaux, ouvriers de quai, vérificateurs, planificateurs, contremaîtres, opérateurs de chargeuse à tour, chargeurs de bateaux-citernes, opérateurs de machines et mécaniciens employés dans des opérations de débardage.

**Adaptations – paragraphe 169.1(1) et article 169.2 de la Loi**

**(2)** À l'égard des employés visés au paragraphe (1) :

**a)** le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

**b)** le paragraphe 169.2(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Période de repos**

**169.2 (1)** L'employé a droit à une période de repos d'une durée minimale de huit heures consécutives au cours de chaque période de vingt-quatre heures durant laquelle il effectue une période de travail ou un quart de travail.

**c)** le paragraphe 169.2(2) de la version anglaise de la Loi est adapté de la façon suivante :

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

**(a)** threat to the life, health or safety of any person;

**(b)** threat of damage to or loss of property; or

**(c)** threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

**Continuously crewed harbour vessel**

**12 (1)** Employees who are engaged in the operation of a continuously crewed harbour vessel are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Modifications – subsection 169.1(1) and section 169.2 of the Act**

**(2)** With respect to employees referred to in subsection (1),

**(a)** subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

**Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant the break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

**(b)** subsection 169.2(1) of the Act is modified as follows:

**Rest period**

**169.2 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted a rest period of at least eight hours, with at least six of those hours being consecutive, during each 24-hour period in which they work a work period or shift.

**(c)** subsection 169.2(2) of the English version of the Act is modified as follows:

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

**(a)** threat to the life, health or safety of any person;

**(b)** threat of damage to or loss of property; or

**(c)** threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

**Bâtiment de port pourvu en permanence d'un effectif**

**12 (1)** Les employés affectés à l'exploitation d'un bâtiment de port pourvu en permanence d'un effectif sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Adaptations – paragraphe 169.1(1) et article 169.2 de la Loi**

**(2)** À l'égard des employés visés au paragraphe (1) :

**a)** le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

**b)** le paragraphe 169.2(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Période de repos**

**169.2 (1)** L'employé a droit, au cours de chaque période de vingt-quatre heures durant laquelle il effectue une période de travail ou un quart de travail, à une période de repos d'une durée minimale de huit heures, dont au moins six heures sont consécutives.

**c)** le paragraphe 169.2(2) de la version anglaise de la Loi est adapté de la façon suivante :

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

**(a)** threat to the life, health or safety of any person;

**(b)** threat of damage to or loss of property; or

**(c)** threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

**Employees on vessel for longer than 24 hours**

**13 (1)** The following employees who are employed on board a vessel for longer than 24 consecutive hours are exempt from the application of sections 173.01 and 173.1 of the Act:

- (a) masters;
- (b) deck officers;
- (c) engineering officers;
- (d) radio operators;
- (e) electrotechnical officers; and
- (f) ratings.

**Modifications — subsection 169.1(1) and section 169.2 of the Act**

**(2)** With respect to employees referred to in subsection (1),

- (a) subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

**Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant this break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

- (b) subsection 169.2(1) of the Act is modified as follows:

**Rest period**

**169.2 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted a rest period of at least eight hours, with at least six of those hours being consecutive, during each 24-hour period in which they work a work period or shift.

- (c) subsection 169.2(2) of the English version of the Act is modified as follows:

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation

**Employés à bord d'un bâtiment pour plus de 24 heures**

**13 (1)** Sont soustraits à l'application des articles 173.01 et 173.1 de la Loi les employés ci-après travaillant à bord d'un bâtiment pour une période de plus de vingt-quatre heures :

- a) les capitaines;
- b) les officiers de pont;
- c) les officiers mécaniciens;
- d) les opérateurs radio;
- e) les officiers électrotechniciens;
- f) les matelots.

**Adaptations — paragraphe 169.1(1) et article 169.2 de la Loi**

**(2)** À l'égard des employés visés au paragraphe (1) :

- a) le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

- b) le paragraphe 169.2(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

**Période de repos**

**169.2 (1)** L'employé a droit, au cours de chaque période de vingt-quatre heures durant laquelle il effectue une période de travail ou un quart de travail, à une période de repos d'une durée minimale de huit heures, dont au moins six heures sont consécutives.

- c) le paragraphe 169.2(2) de la version anglaise de la Loi est adapté de la façon suivante :

**Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation

that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

#### **Operations controllers**

**14** With respect to operations controllers who are engaged in dispatching marine traffic or in bridge, lock and weir operations, subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

#### **Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant this break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

#### **Marine pilots**

**15 (1)** Marine pilots who are employed in a compulsory pilotage area are exempt from the application of section 169.1 of the Act.

#### **Modification — section 169.2 of the Act**

**(2)** With respect to employees referred to in subsection (1),

- (a) subsection 169.2(1) of the Act is modified as follows:

#### **Rest period**

**169.2 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted a rest period of at least eight consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift.

- (b) subsection 169.2(2) of the English version of the Act is modified as follows:

#### **Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight consecutive hours within each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have

that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

#### **Contrôleurs d'opérations**

**14** À l'égard des contrôleurs d'opérations affectés à la répartition du trafic maritime ou du fonctionnement des ponts, écluses et déversoirs, le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adapté de la façon suivante :

#### **Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

#### **Pilotes maritimes**

**15 (1)** Les pilotes maritimes employés dans une zone de pilotage obligatoire sont soustraits à l'application de l'article 169.1 de la Loi.

#### **Adaptation — article 169.2 de la Loi**

**(2)** À l'égard des employés visés au paragraphe (1) :

- a) le paragraphe 169.2(1) de la Loi est adapté de la façon suivante :

#### **Période de repos**

**169.2 (1)** L'employé a droit à une période de repos d'une durée minimale de huit heures consécutives au cours de chaque période de vingt-quatre heures durant laquelle il effectue une période de travail ou un quart de travail.

- b) le paragraphe 169.2(2) de la version anglaise de la Loi est adapté de la façon suivante :

#### **Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight consecutive hours within each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have



reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

#### **Marine pilot boat personnel**

**16** With respect to launch masters, pilot boat captains, marine engineers and deckhands employed in marine pilotage services,

- (a) subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

#### **Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant this break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

- (b) subsection 169.2(1) of the Act is modified as follows:

#### **Rest period**

**169.2 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted a rest period of at least eight hours, with at least six of those hours being consecutive, during each 24-hour period in which they work a work period or shift.

- (c) subsection 169.2(2) of the English version of the Act is modified as follows:

#### **Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

#### **Personnel de bateau — pilotage maritime**

**16** À l'égard des capitaines de vedette, capitaines de bateaux-pilotes, des mécaniciens de marine et matelots de pont employés dans un service de pilotage maritime :

- a) le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

#### **Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

- b) le paragraphe 169.2(1) de la Loi est adaptée de la façon suivante :

#### **Période de repos**

**169.2 (1)** L'employé a droit, au cours de chaque période de vingt-quatre heures durant laquelle il effectue une période de travail ou un quart de travail, à une période de repos d'une durée minimale de huit heures, dont au moins six heures sont consécutives.

- c) le paragraphe 169.2(2) de la version anglaise de la Loi est adapté de la façon suivante :

#### **Exception**

**(2)** Despite subsection (1), an employer may require that an employee work additional hours to their scheduled work periods or shifts, which would result in them having a rest period of fewer than eight hours in total or fewer than six consecutive hours during each 24-hour period in which they work a work period or shift, if it is necessary for the employee to work in order to deal with a situation that the employer could not have reasonably foreseen and that presents or could reasonably be expected to present an imminent or serious

- (a) threat to the life, health or safety of any person;
- (b) threat of damage to or loss of property; or
- (c) threat of serious interference with the ordinary working of the employer's industrial establishment.

**Dispatchers**

**17** With respect to dispatchers who are engaged in the assignment of marine pilots, launch masters, marine engineers and deckhands, subsection 169.1(1) of the Act is modified as follows:

**Break**

**169.1 (1)** Every employee is entitled to and shall be granted an unpaid break of at least 30 minutes for every period of five consecutive hours of work. The employer may grant this break at any time during the work period or shift and it may be divided into periods of at least 15 minutes. If the employer requires the employee to be at their disposal during the break period, the employee is to be paid for the break.

**PART 3****Grain Sector****Application**

**18** This Part applies to persons who are employed in the grain sector.

**Elevator operators**

**19** Elevator operators, inland terminal elevator operators and port terminal elevator operators who are employed in grain handling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Railcar spotters, warehouse workers and grain receivers**

**20** Railcar spotters, warehouse workers and grain receivers who are employed in grain handling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Millwrights, electricians, power engineers and welders**

**21** Millwrights, electricians, power engineers and welders who are employed in grain handling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Laboratory technicians**

**22** Laboratory technicians who are employed in grain handling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Grading, quality assurance and inspection of grain**

**23** Employees who are involved in the grading, quality assurance and inspection of grain and who are employed in grain handling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Répartiteurs**

**17** À l'égard des répartiteurs à l'affectation de pilotes maritimes, de capitaines de vedette, de mécaniciens de marine ou de matelots de pont, le paragraphe 169.1(1) de la Loi est adapté de la façon suivante :

**Pause**

**169.1 (1)** L'employé a droit à une pause non rémunérée d'au moins 30 minutes pour chaque période de cinq heures de travail consécutives. L'employeur peut lui accorder cette pause à tout moment pendant la période de travail ou le quart de travail et elle peut être divisée en périodes d'au moins 15 minutes. Dans le cas où il est tenu de rester à la disposition de l'employeur pendant sa pause, celle-ci est rémunérée.

**PARTIE 3****Secteur du grain****Application**

**18** La présente partie s'applique aux employés travaillant dans le secteur du grain.

**Opérateurs de silos**

**19** Les opérateurs de silo, les opérateurs de silos terminaux de l'intérieur et les opérateurs de silos terminaux portuaires employés dans des installations de manutention du grain sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Guetteurs de wagons, travailleurs d'entrepôt et réceptionnaires de grains**

**20** Les guetteurs de wagons, les travailleurs d'entrepôt et les réceptionnaires de grains employés dans des installations de manutention du grain sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Mécaniciens de chantier, électriciens, mécaniciens de machines fixes et soudeurs**

**21** Les mécaniciens de chantier, électriciens, mécaniciens de machines fixes et soudeurs employés dans des installations de manutention du grain sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Techniciens de laboratoire**

**22** Les techniciens de laboratoire employés dans des installations de manutention du grain sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Classement, contrôle de la qualité et inspection du grain**

**23** Les employés participant au classement du grain, au contrôle de sa qualité ou à son inspection employés dans des installations de manutention du grain sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Grain cleaning operators**

**24** Grain cleaning operators who are employed in grain milling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

**Millers and assistant millers**

**25** Millers and assistant millers who are employed in grain milling facilities are exempt from the application of section 173.1 of the Act.

## Coming into Force

**Registration**

**26** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**Préposés au nettoyage du grain**

**24** Les préposés au nettoyage du grain employés dans une meunerie sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

**Meuniers et meuniers adjoints**

**25** Les meuniers et meuniers adjoints employés dans une meunerie sont soustraits à l'application de l'article 173.1 de la Loi.

## Entrée en vigueur

**Enregistrement**

**26** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## Clean Fuel Regulations

### Statutory authorities

Canadian Environmental Protection Act, 1999  
Environmental Violations Administrative Monetary  
Penalties Act

### Sponsoring department

Department of the Environment

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Executive summary

**Issues:** Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The largest sources of GHG emissions in Canada are from the extraction, processing and combustion of fossil fuels. In order to exceed Canada's current GHG emission reduction target under the Paris Agreement, and achieve the goal of net-zero emissions by 2050, a number of GHG emission reduction measures have been implemented. While these actions are bringing Canada closer to meeting its climate goals, further action is required.

**Description:** The proposed Clean Fuel Regulations (the proposed Regulations) would require liquid fossil fuel primary suppliers (i.e. producers and importers) to reduce the carbon intensity (CI) of the liquid fossil fuels they produce in and import into Canada from 2016 CI levels by 2.4 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2022, increasing to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030. The proposed Regulations would also establish a credit market whereby the annual CI reduction requirement could be met via three main categories of credit-creating actions: (1) actions that reduce the CI of the fossil fuel throughout its lifecycle, (2) supplying low-carbon fuels, and (3) specified end-use fuel switching in transportation. Parties that are not fossil fuel primary suppliers would be able to participate in the credit market as voluntary credit creators by completing certain actions (e.g. low-carbon fuel producers and importers). In addition, the proposed Regulations would retain the minimum volumetric requirements (at least 5% low CI fuel content in gasoline and 2% low CI fuel content in diesel fuel and

## Règlement sur les combustibles propres

### Fondements législatifs

Loi canadienne sur la protection de  
l'environnement (1999)  
Loi sur les pénalités administratives en matière  
d'environnement

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Sommaire

**Enjeux :** Les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux responsables des changements climatiques. Les plus grandes sources d'émissions de GES au Canada proviennent de l'extraction, du traitement et de la combustion de combustibles fossiles. Afin de dépasser l'objectif de réduction des émissions de GES du Canada en vertu de l'Accord de Paris, et atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050, un certain nombre de mesures de réductions d'émissions de GES ont été mises en œuvre. Bien que ces mesures rapprochent le Canada de la réalisation de ses objectifs climatiques, d'autres mesures sont nécessaires.

**Description :** Le Règlement sur les combustibles propres qui est proposé (le projet de règlement) exigerait que les fournisseurs principaux de combustibles fossiles liquides (soit, les producteurs et les importateurs) réduisent l'intensité en carbone (IC) des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada de 2,4 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2022, par rapport aux niveaux d'IC de 2016, et que cette réduction atteigne 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2030. Le projet de règlement établirait également un marché d'unités de conformité dans le cadre duquel l'exigence de réduction annuelle de l'IC serait respectée au moyen de trois catégories principales de mesures créatrices d'unités de conformité : (1) mesures qui réduisent l'IC du combustible fossile le long de son cycle de vie, (2) fourniture de combustibles à faible IC, (3) changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports. Des parties autres que les fournisseurs principaux de combustibles fossiles pourraient participer au marché d'unités de conformité à titre de créateurs volontaires d'unités en réalisant

light fuel oil) currently set out in the federal *Renewable Fuels Regulations* (RFR). The RFR would be repealed.

**Regulatory development:** The annual CI reduction requirements have been informed by extensive consultation with industry stakeholders and associations (including the oil and gas sector, low-carbon energy sectors, and industry sectors that use liquid fuels), environmental non-governmental organizations (ENGOS), representatives from provincial and territorial governments, associations representing Indigenous Peoples, administrators of similar regulations in other jurisdictions, and academics. ENGOS and stakeholders in the low carbon energy sectors support the proposed Regulations while some provincial governments and some stakeholders in the oil and gas sector have raised concerns about the costs of compliance. Since the proposed Regulations were first proposed in a discussion paper in February 2017, the Department has made a number of changes to the design of the proposed Regulations in response to feedback received.

The proposed Regulations are intended to be a flexible, performance-based policy tool that reduces the CI of liquid fossil fuels supplied in Canada. Therefore, the proposed Regulations incorporate, but also improve upon the federal RFR. The proposed Regulations would also be complementary to carbon pricing as they would provide an additional incentive to reduce GHG emissions by reducing the CI of liquid fuels, which are primarily used in the transportation sector, a major source of GHG emissions in Canada.

**Cost-benefit statement:** Between 2021 and 2040, the cumulative GHG emission reductions attributable to the proposed Regulations are estimated to range from 173 to 254 megatonnes of carbon dioxide equivalent (Mt CO<sub>2</sub>e), with a central estimate of approximately 221 Mt. To achieve these GHG emission reductions, the modelling conducted for this analysis estimates that the proposed Regulations could result in societal costs that range from \$14.1 to \$26.7 billion, with a central estimate of \$20.6 billion. Therefore, the GHG emission reductions would be achieved at an estimated societal cost per tonne between \$64 to \$128, with a central estimate of \$94. To evaluate the results, a break-even analysis was conducted that compares the societal cost per tonne of the proposed Regulations to the

certaines mesures (par exemple les producteurs et importateurs de combustibles à faible IC). De plus, le projet de règlement conserverait les exigences volumétriques minimales qui sont actuellement énoncées dans le *Règlement sur les carburants renouvelables* (RCR) fédéral (soit une teneur minimale de 5 % de combustible à faible IC dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel et le mazout léger). Le RCR serait abrogé.

**Élaboration de la réglementation :** Les exigences de réduction annuelles de l'IC sont le fruit de vastes consultations auprès des intervenants et des associations de l'industrie (dont le secteur gazier et pétrolier, les secteurs de l'énergie à faible IC et les secteurs industriels qui utilisent des combustibles liquides), des organisations non gouvernementales environnementales (ONGE), des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, des associations représentant les peuples autochtones, des administrateurs de règlements similaires dans d'autres juridictions et des universitaires. Les ONGE et les intervenants des secteurs de l'énergie à faible IC appuient le projet de règlement, tandis que certains gouvernements provinciaux et certains intervenants du secteur gazier et pétrolier ont soulevé des préoccupations au sujet du coût lié à la conformité. Le projet de règlement a été proposé pour la première fois dans un document de travail au mois de février 2017, depuis, le Ministère a apporté plusieurs modifications à l'élaboration du projet en réponse aux commentaires reçus.

Le projet de règlement se veut un outil stratégique souple, fondé sur le rendement, qui réduit l'IC des combustibles fossiles liquides fournis au Canada. À ce titre, il fait plus qu'intégrer le RCR fédéral; il l'améliore. Il serait également complémentaire à la tarification de la pollution par le carbone, car il fournirait une mesure incitative supplémentaire pour réduire les émissions de GES en réduisant l'IC des combustibles liquides, qui sont principalement utilisés dans le secteur des transports, une source majeure des émissions de GES au Canada.

**Énoncé des coûts et des avantages :** Entre 2021 et 2040, les réductions cumulatives d'émissions de GES attribuables au projet de règlement sont estimées être de 173 à 254 mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (Mt éq. CO<sub>2</sub>), l'estimation centrale étant d'environ 221 Mt. Pour réaliser ces réductions, la modélisation réalisée pour cette analyse estime que le projet de règlement pourrait entraîner un coût pour la société compris entre 14,1 et 26,7 milliards de dollars, l'estimation centrale étant de 20,6 milliards de dollars. En conséquence, les réductions d'émissions de GES seraient réalisées à un coût par tonne pour la société compris entre 64 \$ et 128 \$, l'estimation centrale étant de 94 \$. Pour évaluer les résultats, une analyse du seuil de rentabilité a été effectuée; on y compare le coût par

Departmental value of the social cost of carbon (SCC) published in 2016, and to more recently published estimates of the SCC value found in the academic literature. Given that the updated estimates of the SCC exceed the estimated societal cost per tonne of the proposed Regulations, the Department concludes that it is plausible that the monetized benefits of the proposed Regulations would exceed its costs.

The proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers, which would increase prices for liquid fuel consumers (i.e. households and industry users). In addition, credit revenues would decrease the costs of production for low-carbon energy suppliers, which would make low carbon energy sources (e.g. biofuel and electricity) relatively less expensive in comparison. These price effects would lead to decreased end-use demand for fossil fuels and increased end-use demand for lower carbon energy sources, thereby reducing national GHG emissions. To evaluate the direct impact of the proposed Regulations as well as the effect of relative price changes on Canadian economic activity and GHG emissions, a macroeconomic analysis was completed. When these effects are taken into account, it is estimated that the proposed Regulations would result in an overall GDP decrease of up to \$6.4 billion (or up to 0.2% of total GDP) while reducing up to 20.6 Mt of GHG emissions in 2030, using an upper bound scenario where all credits are sold at the marginal cost per credit.

The proposed Regulations would work in combination with other federal, provincial, and territorial climate change policies to create an incentive for firms to invest in innovative technologies and fuels by setting long-term, predictable and stringent targets. The broad range of compliance strategies allowed under the proposed Regulations would also allow fossil fuel suppliers the flexibility to choose the lowest-cost compliance actions available. If the proposed Regulations induce more long-term innovation and economies of scale than projected in the estimates presented in this analysis, then the proposed Regulations could result in lower costs and greater benefits, particularly over a longer time frame.

**One-for-one rule:** The proposed Regulations would result in annualized net administrative cost increases of about \$350,100 for fossil fuel producers and importers. Annualized administrative cost savings for renewable fuel producers and importers are estimated at

tonne pour la société du projet de règlement à la valeur ministérielle du coût social du carbone (CSC) publié en 2016, et à des estimations de la valeur du CSC publiées plus récemment dans les articles universitaires. Étant donné que ces estimations récentes du CSC sont plus élevées que l'estimation du coût sociétal par tonne du projet de règlement, le Ministère en conclut qu'il est plausible que les avantages monétaires du projet de règlement excèdent son coût.

Le projet de règlement ferait augmenter les coûts de production des fournisseurs principaux, ce qui ferait augmenter les prix pour les consommateurs de combustibles liquides (c'est-à-dire les ménages et l'industrie). De plus, les revenus générés par la création d'unités de conformité feraient diminuer les coûts de production des fournisseurs d'énergie à faible IC, ce qui rendrait les sources d'énergie à faible IC (comme les biocarburants et l'électricité) relativement moins coûteuses, en comparaison. Ces effets de prix entraîneraient une réduction de la demande de combustibles fossiles et une augmentation de la demande de sources d'énergie à plus faible IC, et réduiraient ainsi les émissions de GES au niveau national. Une analyse macroéconomique a été effectuée pour évaluer l'impact direct du projet de règlement ainsi que l'effet de la variation des prix relatifs sur l'activité économique canadienne et les émissions de GES. Lorsqu'on tient compte de ces effets, il est estimé que le projet de règlement entraînerait une baisse du PIB du Canada d'au plus 6,4 milliards de dollars (ou d'au plus 0,2 % du PIB du Canada) de même qu'une réduction d'au plus 20,6 Mt d'émissions de GES en 2030, en utilisant un scénario de limite supérieure où toutes les unités de conformité sont vendues au coût marginal par unité.

Le projet de règlement fonctionnerait en conjonction avec d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales sur les changements climatiques pour créer un incitatif aux entreprises à investir dans des technologies et des combustibles novateurs en établissant des cibles de réduction à long terme, strictes et prévisibles. Le large éventail de stratégies de conformité autorisées en vertu du projet de règlement donnerait également aux fournisseurs de combustibles fossiles la flexibilité de choisir les mesures de conformité les moins coûteuses disponibles. Si le projet de règlement entraîne plus d'innovation à long terme et d'économies d'échelle que ce qui prévu dans l'estimation présentée dans cette analyse, le projet de règlement pourrait entraîner des réductions plus importantes et une baisse des coûts, en particulier sur une période plus longue.

**Règle du «un pour un» :** Le projet de règlement entraînerait une augmentation nette de la valeur actualisée des coûts administratifs d'environ 350 100 \$ pour les producteurs et les importateurs de combustibles fossiles. La valeur actualisée des économies réalisées

\$55,200. Overall, the total net annualized administrative cost increases are estimated at \$294,900 for all stakeholders. The proposed Regulations would be considered an “IN” under the Government of Canada’s one-for-one rule.

**Small business lens:** The small business lens does not apply to the proposed Regulations as no mandatory participants are considered small businesses.

sur les coûts administratifs annualisés pour les producteurs et les importateurs de combustibles renouvelables est estimée à 55 200 \$. Dans l’ensemble, l’augmentation nette des coûts totaux administratifs est estimée à 294 900 \$ pour tous les intervenants. Le projet de règlement serait considéré comme un « AJOUT » selon la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

**Lentille des petites entreprises :** La lentille des petites entreprises ne s’applique pas au projet de règlement, puisqu’aucun des participants obligatoires n’est considéré faire partie de la catégorie des petites entreprises.

## Issues

Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The largest sources of GHG emissions in Canada are from the extraction, processing and combustion of fossil fuels. GHG emissions from the oil and gas and transportation sectors account for 26% and 25% of total GHG emissions in Canada respectively.<sup>1</sup> In order to exceed Canada’s current GHG emission reduction target to reduce emissions by 30% below 2005 levels by 2030 under the Paris Agreement, and achieve the goal of net-zero emissions by 2050, a number of GHG emission reduction measures have been implemented.<sup>2</sup> However, further action is required to meet Canada’s GHG emission reduction targets. In particular, without additional action, it is expected that emissions from Canada’s transportation and oil and gas sectors would continue to increase year-over-year.

## Background

Global warming is projected to lead to changes in average climate conditions and extreme weather events. The impacts of climate change are expected to worsen as the global average surface temperature becomes warmer. Climate change impacts are of major concern for society: changes in temperature and precipitation can impact natural habitats, agriculture and food supplies, and rising sea levels can threaten coastal communities.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Environment and Climate Change Canada (ECCC), *Canada’s 2020 National Inventory Report*.

<sup>2</sup> Environment and Climate Change Canada (ECCC), *Canada’s Fourth Biennial Report on Climate Change (PDF)*.

<sup>3</sup> Environment and Climate Change Canada (ECCC), *Facts on Climate Change*.

## Enjeux

Les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux responsables des changements climatiques. Les plus grandes sources d’émissions de GES au Canada proviennent de l’extraction, du traitement et de la combustion de combustibles fossiles. Les émissions de GES provenant du secteur pétrolier et gazier et du secteur du transport sont responsables respectivement de 26 % et 25 % des émissions de GES totales au Canada<sup>1</sup>. Afin de dépasser la cible actuelle d’émissions GES du Canada en vertu de l’Accord de Paris qui est de réduire les émissions de GES de 30% sous les niveaux de 2005 d’ici 2030 et pour atteindre la cible de zéro émission nette d’ici 2050, plusieurs mesures de réduction d’émissions de GES ont été mises en œuvre<sup>2</sup>. Cependant, il est nécessaire de prendre encore d’autres mesures pour réussir à atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES du Canada. Tout particulièrement, sans mesure supplémentaire, les émissions provenant du secteur pétrolier et gazier et du secteur du transport au Canada continueront d’augmenter d’une année à l’autre.

## Contexte

Selon les prévisions, le réchauffement planétaire entraînera des changements dans les conditions climatiques moyennes et les événements météorologiques extrêmes. On s’attend à ce que les répercussions des changements climatiques empirent à mesure que la température moyenne à la surface de la planète augmentera. Les effets des changements climatiques sont une préoccupation majeure pour la société : les changements de températures et de précipitations peuvent affecter les habitats naturels, l’approvisionnement agricole et alimentaire, et la hausse du niveau de la mer peut menacer les collectivités côtières<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), *Rapport d’inventaire national du Canada du 2020*.

<sup>2</sup> Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), *Quatrième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques (PDF)*.

<sup>3</sup> Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) *Faits sur les changements climatiques*.

The Government of Canada has committed to taking action on climate change. At the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) conference in December 2015, the international community, including Canada, adopted the Paris Agreement, an accord intended to reduce global GHG emissions to limit the rise in global average temperature to less than 2°C above pre-industrial levels and to aim to limit the temperature increase to 1.5°C. As part of its Intended Nationally Determined Contribution (INDC) commitment under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.<sup>4</sup>

On December 9, 2016, Prime Minister Trudeau, along with most first ministers of Canada, agreed to the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change (PCF). The PCF was developed to establish a path forward to meet Canada's commitments under the Paris Agreement.<sup>5</sup> November 25, 2016, as part of the PCF, the Government of Canada announced its plan to develop a Clean Fuel Standard (CFS) to reduce Canada's GHGs by 30 Mt annually by 2030 on a lifecycle basis for fuels used in Canada.<sup>6</sup> Since announcing the policy in late 2016, the Department of the Environment and Climate Change Canada (the Department) has engaged broadly with stakeholders on the design of the CFS and a number of formal consultation documents were released including

- a discussion paper published in February 2017, which laid out different approaches from different jurisdictions, and posed technical questions related to the potential applicability of various elements;
- a Regulatory Design Paper published in December 2018, which outlined the main design elements and approach of the CFS for liquids;
- the Cost-Benefit Analysis (CBA) Framework published in February 2019, which outlined the methodology for the CBA; and
- a Proposed Regulatory Approach published in June 2019, which updated and expanded on the December 2018 Regulatory Design Paper.<sup>7</sup>

Le gouvernement du Canada s'est engagé à agir à l'égard des changements climatiques. À la conférence de la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de décembre 2015, la communauté internationale, y compris le Canada, a adopté l'Accord de Paris, un accord visant à réduire les émissions mondiales de GES dans le but de limiter la hausse de la température moyenne mondiale à moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de cibler une limite de la hausse de température de 1,5 °C. Dans le cadre de son engagement de contributions déterminées au niveau national en vertu de l'Accord de Paris, le Canada a promis de réduire les émissions nationales de GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005, d'ici 2030<sup>4</sup>.

Le 9 décembre 2016, le premier ministre Trudeau ainsi que la plupart des premiers ministres au Canada ont adopté le Cadre pancanadien (CPC) sur la croissance propre et les changements climatiques. Le CPC a été élaboré pour établir la voie à suivre pour respecter les engagements du Canada en vertu de l'Accord de Paris<sup>5</sup>. Le 25 novembre 2016, dans le cadre du CPC, le gouvernement du Canada a annoncé son plan de développer une Norme sur les combustibles propres (NCP) afin de réduire les GES du Canada de 30 Mt annuellement d'ici 2030 sur la base du cycle de vie des combustibles utilisés au Canada<sup>6</sup>. Depuis l'annonce de la politique à la fin de 2016, Environnement et Changement climatique Canada (le Ministère) a largement consulté les intervenants sur la conception de la NCP et un certain nombre de documents de consultation officiels ont été publiés, notamment :

- le document de travail sur la Norme sur les combustibles propres a été publié en février 2017, qui présentait les différentes approches de diverses juridictions et posait des questions techniques liées à l'applicabilité potentielle de divers éléments;
- le document de conception réglementaire de la Norme sur les combustibles propres a été publié en décembre 2018, qui décrivait les principaux éléments de conception et l'approche de la NCP pour la classe des combustibles liquides;
- le cadre d'analyse coûts-avantage (ACA) a été publié en février 2019, qui décrivait la méthode qui serait utilisée pour effectuer l'ACA;
- l'approche réglementaire proposée a été publiée en juin 2019, qui mettait à jour le document de conception réglementaire de la Norme sur les combustibles propres de décembre 2018 et fournissait une description plus détaillée des exigences<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> More information is available in [Canada's INDC Submission to the UNFCCC \(2015\) \[PDF\]](#).

<sup>5</sup> [Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change](#).

<sup>6</sup> More information is available in the [Government of Canada's announcement to develop a Clean Fuel Standard](#).

<sup>7</sup> These documents are available on the [Clean Fuel Standard webpage](#). Further details on these documents and stakeholder responses are included in the "Consultation" section.

<sup>4</sup> De plus amples renseignements sont disponibles dans la [Présentation de la CPDN du Canada devant la CCNUCC \(2015\) \[PDF\]](#).

<sup>5</sup> [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#).

<sup>6</sup> De plus amples renseignements sont disponibles à la page : [annonce du gouvernement du Canada concernant le développement d'une norme sur les combustibles propres](#).

<sup>7</sup> De plus amples renseignements sont disponibles à la [page Norme sur les combustibles propres](#). Des renseignements supplémentaires sur ces documents et sur les commentaires des intervenants sont présentés dans la section « Consultation ».



On December 13, 2019, the Minister of the Environment and Climate Change (the Minister) received a mandate letter from Prime Minister Trudeau to implement a whole-of-government plan for climate action, a cleaner environment and a sustainable economy. This included implementing the PCF, while strengthening existing and introducing new GHG reducing measures to exceed Canada's current 2030 emission reduction goal and begin work so that Canada can achieve the goal of net-zero emissions by 2050.

Petroleum fuels and petroleum alternatives produce different quantities of GHG emissions when the full lifecycle of the fuel is considered, depending on the process used to produce the fuel, the actual composition of the fuel, and the way the fuel is used. The lifecycle of fuel accounts for all emissions connected to the extraction, production, transportation and combustion of a given fuel. Lifecycle-based fuel standards (such as the CFS) are based on lifecycle analysis (LCA) and require lifecycle carbon intensity (CI) calculations, based on the quantity of CO<sub>2</sub> equivalent emissions per unit of energy produced (i.e. gCO<sub>2</sub>e/MJ) to assess the different GHG reduction values of fuels.

Generally speaking, CI standards or requirements are designed by assessing the CI values for each fuel using an LCA approach and comparing them to a required CI value that declines each year. Low carbon fuels that have CI values below the required CI value can generate credits, while fuels with CI values above the required CI value generate deficits. Credits and deficits are denominated in metric tonnes of lifecycle GHG emissions. Providers of fuels (the regulated parties) must demonstrate that the total mix of fuels they supply for use in the regulated jurisdiction (national or regional) meets the CI standards for each compliance period (usually a year). Regulated entities meet their compliance obligation by ensuring that the number of credits it earns or otherwise acquires from another party is equal to, or greater than, the deficits it has incurred.

British Columbia and California have implemented standards to lower the CI of fuels (called low-carbon fuel standards or clean fuel standards). Under these standards, requirements are set to reduce the lifecycle GHG emissions intensity of the fuels supplied in a given year by a certain percentage relative to a stipulated baseline year

Le 13 décembre 2019, le ministre d'Environnement et Changement climatique Canada (le ministre) a reçu une lettre de mandat du premier ministre Trudeau de mettre en œuvre un plan pangouvernemental pour l'action climatique, un environnement plus sain et une économie durable. Cela comprenait la mise en œuvre du CPC, tout en renforçant les mesures existantes et en introduisant de nouvelles mesures de réduction des émissions GES afin de dépasser la cible actuelle d'émissions de GES du Canada de 2030 pour que le Canada commence à travailler vers l'atteinte de son objectif zéro émission nette d'ici 2050.

Les combustibles pétroliers et les alternatives aux combustibles pétroliers produisent des quantités différentes d'émissions de GES lorsque le cycle de vie complet du combustible est pris en compte, qui varient selon le procédé utilisé pour produire le combustible, la composition réelle du combustible et la manière dont le combustible est utilisé. L'analyse du cycle de vie du combustible comprend toutes les émissions liées à l'extraction, la production, le transport et la combustion d'un combustible donné. Les normes sur les combustibles propres (comme la NCP) sont basées sur l'analyse du cycle de vie (ACV) et exigent un calcul de l'intensité en carbone (IC) sur le cycle de vie, qui s'exprime sous la forme de la quantité des émissions en équivalent de CO<sub>2</sub> par unité d'énergie produite (g éq. CO<sub>2</sub>/MJ), utilisée pour évaluer les différentes valeurs de réduction des émissions de GES des combustibles.

En général, les normes ou les exigences relatives à l'IC sont conçues de manière à ce que les valeurs d'IC soient évaluées pour chaque combustible selon une approche d'ACV et qu'elles soient comparées à une limite de l'IC qui diminue chaque année. Les combustibles à faible IC dont les valeurs sont inférieures à la limite de l'IC peuvent créer des unités de conformité, tandis que ceux qui la dépassent génèrent des déficits. Les unités de conformité et les déficits sont exprimés en tonnes métriques d'émissions de GES sur le cycle de vie. Les fournisseurs de combustibles (les parties réglementées) doivent démontrer que le mélange de combustibles total qu'ils fournissent à des fins d'utilisation dans l'administration réglementée (nationale ou régionale) respecte les normes relatives à l'IC, pour chaque période de conformité (généralement un an). Une entité réglementée satisfait à ses exigences de réduction en veillant à ce que le nombre des unités de conformité qu'il crée ou qu'il acquiert d'une tierce partie soit égal ou supérieur aux déficits qu'il a accumulés.

La Colombie-Britannique et la Californie ont mis en œuvre des normes en vue de diminuer l'IC des combustibles (appelées normes sur les combustibles à faible teneur en carbone ou normes sur les combustibles propres). En vertu de ces normes, des exigences sont définies pour réduire d'un certain pourcentage, par rapport à une année

(e.g. 10% by 2020 from a 2010 baseline CI level).<sup>8</sup> The sections below describe relevant fuel CI requirements that currently exist in Canada, the United States, and the European Union (EU).

### *Renewable fuel requirements – Canada*

The federal *Renewable Fuels Regulations* (RFR) were established in August 2010. They require petroleum fuel producers and importers to have an average renewable content of at least 5% based on their volume of gasoline, and an average renewable content of at least 2% based on their volume of diesel fuel and heating distillate oil.<sup>9</sup> The purpose of the RFR is to reduce overall GHG emissions from gasoline and diesel fuel, which is primarily used in transportation. There are exemptions for specialty fuels (e.g. those used in aircraft, competition vehicles, military combat equipment), for fuel used in northern regions, for export, for space heating purposes, and for the province of Newfoundland and Labrador. Unlike the proposed Regulations, the RFR does not require reductions in GHG emissions on a lifecycle basis, nor do they contain safeguards to ensure that biofuel production does not adversely affect biodiversity (direct land use change).

Five provinces (British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, and Ontario) already have renewable fuel requirements equal to or higher than the current federal requirements set in the RFR. Most of these provinces, along with Quebec, have established renewable fuel industries. Some jurisdictions (e.g. Alberta, Ontario) also require that the renewable fuels utilized meet a specific GHG performance standard.

### *Renewable fuel requirements – United States*

Established in December 2005, the United States Renewable Fuel Standard (U.S. RFS) requires increasing annual volumes of renewable fuels to be blended into fossil fuels.<sup>10</sup> The U.S. RFS differentiates renewable fuels based on their lifecycle GHG emission reductions, including emissions from indirect land use change. The indirect land use

de référence stipulée (par exemple 10 % d'ici 2020 à partir de l'IC de base de 2010)<sup>8</sup>, l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles fournis au cours d'une année donnée. Les sections ci-dessous décrivent les exigences en matière d'IC des combustibles qui existent actuellement au Canada, aux États-Unis et dans l'Union européenne.

### *Exigences relatives aux combustibles renouvelables – Canada*

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* (RCR) fédéral est en vigueur depuis le mois d'août 2010. Il exige des producteurs et importateurs de combustibles pétroliers que la teneur moyenne en carburants renouvelables soit d'au moins 5 % du volume de leurs stocks d'essence et d'au moins 2 % du volume de leurs stocks de diesel et de mazout de chauffage<sup>9</sup>. Le RCR a pour but de réduire les émissions générales de GES provenant de l'essence et du diesel, qui sont principalement utilisés dans les transports. Il y a des exemptions pour les combustibles spéciaux (par exemple ceux utilisés dans les avions, les véhicules de compétition ou l'équipement militaire de combat), pour les combustibles utilisés dans les régions nordiques, pour l'exportation, pour le chauffage de locaux, ainsi que pour la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Contrairement au projet de règlement, le RCR n'exige pas de réduction des émissions de GES sur la base du cycle de vie, et il ne contient pas non plus de garanties pour assurer que la production de biocarburants n'affecte pas négativement la biodiversité (changement direct d'utilisation des terres).

Cinq provinces (Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba et Ontario) ont déjà des exigences relatives aux combustibles renouvelables dont les exigences sont égales ou supérieures aux exigences fédérales actuelles établies dans le RCR. La plupart de ces provinces, ainsi que le Québec, possèdent des industries de combustibles renouvelables établies. Certaines administrations (comme l'Alberta ou l'Ontario) exigent également que les combustibles renouvelables utilisés satisfassent à une norme de rendement précise en ce qui concerne les GES.

### *Exigences relatives aux combustibles renouvelables - États-Unis*

Établie au mois de décembre 2005, la *United States Renewable Fuel Standard* (U.S. RFS) exige que des volumes croissants de combustibles renouvelables soient mélangés aux combustibles fossiles<sup>10</sup>. La norme américaine traite différemment les combustibles renouvelables selon leurs réductions des émissions de GES le long de

<sup>8</sup> Clean Fuel Standard: Discussion Paper (2017).

<sup>9</sup> For more information, refer to the [Renewable Fuels Regulations](#).

<sup>10</sup> Renewable Fuel Standard Program

<sup>8</sup> Norme sur les carburants propres: Document de travail (2017)

<sup>9</sup> Pour en savoir plus, consulter le [Règlement sur les carburants renouvelables](#).

<sup>10</sup> Renewable Fuel Standard Program (disponible en anglais seulement)

change impacts of biofuels relate to the consequence of releasing more carbon emissions due to land use changes induced by the expansion of croplands for biofuel production in response to the increased demand for biofuels. The annual volumetric requirements are set out for four categories of renewable fuels. The categories are designed to increase the use of renewable fuels with lower GHG life-cycle carbon intensities. Each category must meet a certain GHG reduction threshold (20% for conventional or first-generation renewable fuels, 50% for advanced biofuels, 50% for biomass-based diesel, and 60% for cellulosic biofuel). Fuels with a higher GHG reduction threshold (e.g. cellulosic ethanol) can also be used to help meet the volumetric requirements. In addition to the annual volumetric requirements for a lower GHG reduction threshold (e.g. conventional renewable fuels), the U.S. RFS requires the creation of credits, representing volumes of renewable fuels, and has a credit trading system. Currently, the RFS requires conventional renewable fuel to comprise 11% of transportation fuel, 3% of advanced biofuel, 2% of biomass-based diesel and less than 1% of cellulosic biofuel.<sup>11</sup>

Seven states also have renewable fuel requirements: Louisiana, Minnesota, Missouri, Montana, Oregon, Pennsylvania, and Washington.

#### *Fuel CI requirements — British Columbia, California, Oregon and the EU*

In January 2010, British Columbia's Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation (RLCFRR) came into effect. Under the RLCFRR, the RLCFRR requires reductions in the lifecycle CI of transportation fuels supplied in a given year. In addition, at least 5% of gasoline and 4% of diesel by volume must contain renewable fuel.<sup>12</sup> Initially, fuel suppliers were required to progressively decrease the average CI of their fuels to achieve a 9% reduction in 2020 from a 2010 CI baseline.<sup>13</sup> In December 2018, British Columbia's Ministry of Energy, Mines and Petroleum Resources (the Ministry) announced in their CleanBC Plan an increase of the CI target to 20% by 2030 relative to

leur cycle de vie, y compris les émissions provenant de changements indirects à l'utilisation des terres. En réponse à la demande accrue pour les biocarburants, les impacts indirects des changements d'utilisation des terres sont liés à la libération de plus d'émissions de carbone causée par les changements d'utilisation des terres provoqués par la croissance des terres cultivées pour la production de biocarburants. Les exigences volumétriques annuelles de la U.S. RFS sont définies pour quatre catégories de combustibles renouvelables. Ces catégories sont conçues pour favoriser une utilisation accrue des combustibles renouvelables ayant une intensité en carbone plus faible sur le cycle de vie. Chaque catégorie doit atteindre un certain seuil de réduction des GES (20 % pour les combustibles renouvelables traditionnels ou de la première génération, 50 % pour les biocarburants avancés, 50 % pour le diesel issu de biomasse et 60 % pour les biocombustibles cellulosiques). Toutefois, les combustibles qui se qualifient dans une catégorie ayant un seuil de réduction des GES plus élevé (par exemple l'éthanol cellulosique) peuvent aussi être utilisés pour respecter les volumes minimaux requis dans les catégories ayant un seuil de réduction plus faible (comme celui des combustibles renouvelables traditionnels). En plus des exigences volumétriques annuelles, la U.S. RFS exige la création d'unités de conformité, représentant des volumes de combustibles renouvelables, et a un système d'échange des unités de conformité. Actuellement, la norme exige que les combustibles servant aux transports comportent 11% de combustibles renouvelables traditionnels, 3 % de biocombustibles avancés, 2 % de diesel issu de biomasse et moins de 1 % de biocombustibles cellulosiques<sup>11</sup>.

Sept États ont également des exigences relatives aux combustibles renouvelables : Louisiane, Minnesota, Missouri, Montana, Oregon, Pennsylvanie et Washington.

#### *Exigences relatives à l'IC des combustibles — Colombie-Britannique, Californie, Oregon et l'Union européenne*

Le règlement de la C.-B. sur les exigences en matière de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone (Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation [RLCFRR]) est entré en vigueur en janvier 2010. Le RLCFRR exige des réductions de l'IC sur le cycle de vie des combustibles destinés aux transports et fournis lors d'une année donnée. De plus, l'essence et le diesel doivent respectivement contenir 5 % et 4 % de carburants renouvelables sur une base volumétrique<sup>12</sup>. Initialement, les fournisseurs de combustibles devaient progressivement diminuer l'IC moyenne de leurs combustibles en vue de réaliser une réduction de 9 % en 2020 par rapport à l'IC de

<sup>11</sup> Renewable Fuel Standard Program: Standards for 2020 and Biomass-Based Diesel Volume for 2021 and Other Changes (PDF)

<sup>12</sup> Renewable and Low Carbon Fuel Requirements

<sup>13</sup> BC-LCFS Requirements

<sup>11</sup> Renewable Fuel Standard Program: Standards for 2020 and Biomass-Based Diesel Volume for 2021 and Other Changes (PDF, disponible en anglais seulement)

<sup>12</sup> Renewable and Low Carbon Fuel Requirements (disponible en anglais seulement)

2010 CI levels.<sup>14</sup> In July 2020, these amendments to the RLCFRR came into effect.<sup>15</sup> To date, British Columbia is the only province with a low carbon fuel standard.

The RLCFRR applies to all fuels used for transportation in British Columbia with the exception of fuel used by aircraft or for military operations. British Columbia's requirement does not differentiate between crude oil types. Fuel suppliers can comply with the RLCFRR by reducing the overall CI of the fuels they supply, acquiring credits from other fuel suppliers, or by entering into an agreement with the province. Under these agreements, fuel suppliers are able to generate credits based on actions (projects) that reduce GHG emissions through using low-carbon fuels sooner than would have otherwise occurred without the agreed-upon action. Examples of projects supported under credit creating agreements include installing and operating new pumps that supply finished gasoline with at least 15% ethanol or finished diesel with at least 10% biodiesel or 50% hydrogenation-derived renewable diesel.

Adopted in April 2010, California's Low Carbon Fuel Standard initially required fuel suppliers to reduce the CI of transportation fuels by 10% by 2020, from a 2010 baseline.<sup>16</sup> California's Low Carbon Fuel Standard was readopted in November 2015 to correct for legal deficiencies found in the initial fuel standard while also increasing the stringency of the CI reduction requirement to help meet its original target.<sup>17</sup> In July 2020, the California Air Resource Board approved amendments to the regulation, which require fuel suppliers to reduce the CI of transportation fuels they supply by at least 20% by 2030, from a 2010 baseline. It also added new crediting opportunities to promote zero emission vehicle adoption, alternative jet fuel, carbon capture and sequestration, and advanced technologies to achieve deep decarbonization in the transportation sector.

référence de 2010<sup>13</sup>. En décembre 2018, le ministère de l'Énergie, des Mines et des ressources pétrolières (le Ministère) de la Colombie-Britannique a annoncé dans son Plan sur l'énergie propre que l'objectif de réduction de l'IC passerait à 20 % d'ici 2030 par rapport à 2010<sup>14</sup>. En juillet 2020, ces modifications au RLCFRR sont entrées en vigueur<sup>15</sup>. À ce jour, la Colombie-Britannique est la seule province à avoir une norme sur les carburants à faible teneur en carbone.

Le RLCFRR s'applique à tous les combustibles utilisés pour le transport en Colombie-Britannique, à l'exception du combustible utilisé par les aéronefs ou pour les opérations militaires. Cette exigence de la Colombie-Britannique ne fait pas de distinction entre les différents types de pétrole brut. Les fournisseurs peuvent se conformer au règlement des manières suivantes : en réduisant l'IC globale des combustibles qu'ils fournissent; en acquérant des unités de conformité d'autres fournisseurs; ou en concluant un accord avec la province. En vertu de ces accords, les fournisseurs de combustibles sont en mesure de créer des unités de conformité pour des actions (projets) qui permette de réduire les émissions GES par l'utilisation de combustibles à faible IC plus tôt que cela n'aurait été possible si l'action visée par l'accord n'avait pas été réalisée. Les projets qui sont soutenus par la création des unités de conformité en vertu de ces accords sont par exemple l'installation et l'exploitation de nouvelles pompes qui fournissent de l'essence contenant au moins 15 % d'éthanol ou du diesel contenant au moins 10 % de biodiesel ou 50 % de diesel renouvelable produit par hydrogénation.

Adoptée en avril 2010, la norme sur les carburants à faible teneur en carbone de la Californie exigeait à l'origine que les fournisseurs de combustibles réduisent d'au moins 10 % d'ici 2020 l'IC de leurs carburants de transport par rapport aux intensités en carbone de référence de 2010<sup>16</sup>. La norme californienne sur les carburants à faible teneur en carbone a été adoptée à nouveau en novembre 2015 afin de corriger des lacunes juridiques constatées dans la norme initiale tout en augmentant l'exigence de réduction de l'IC afin d'atteindre l'objectif initial<sup>17</sup>. En juillet 2020, la California Air Resource Board a approuvé des modifications au règlement, selon lesquelles les fournisseurs doivent réduire l'IC des carburants de transport qu'ils fournissent d'au moins 20 % d'ici 2030, par rapport à 2010. La commission a également ajouté de nouvelles possibilités de créer des unités de conformité afin de promouvoir l'adoption de véhicules zéro émission, le carburacteur de remplacement, le captage et la séquestration du carbone et les technologies avancées permettant une décarbonation importante du secteur des transports.

<sup>14</sup> [CleanBC Plan \(PDF\)](#)

<sup>15</sup> [BC-LCFS Requirements](#)

<sup>16</sup> [California Low Carbon Fuel Standard](#)

<sup>17</sup> Ricardo. (2018). [California Low Carbon Fuel Standard: Rethinking Decarbonisation Incentives – Policy Case Studies \(PDF\)](#)

<sup>13</sup> [BC-LCFS Requirements \(diponible en anglais seulement\)](#)

<sup>14</sup> [CleanBC Plan \(PDF, diponible en anglais seulement\)](#)

<sup>15</sup> [BC-LCFS Requirements \(diponible en anglais seulement\)](#)

<sup>16</sup> [California Low Carbon Fuel Standard \(diponible en anglais seulement\)](#)

<sup>17</sup> Ricardo. (2018). [California Low Carbon Fuel Standard: Rethinking Decarbonisation Incentives – Policy Case Studies \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#)

Oregon's Clean Fuels Program took effect in 2016 and requires a reduction in the annual average CI of Oregon's transportation fuels (gasoline and diesel) by 10% from the 2015 level by 2025.<sup>18</sup> It prescribes declining maximum CI limits, for each year.

The EU also has a similar policy in place. Established in April 2009, the Fuel Quality Directive requires fuel suppliers to reduce lifecycle GHG emissions from fuels by 10% by 2020.<sup>19</sup> The Fuel Quality Directive works in tandem with the EU Renewable Energy Directive, which stipulates that the share of biofuels in the transportation sector should be 10% (by energy content) for each member country by 2020.<sup>20</sup>

### Objective

The proposed Regulations intend to reduce GHG emissions by reducing the lifecycle CI of liquid fossil fuels used in Canada. To achieve this, the proposed Regulations would incentivize low carbon fuel uptake, end-use fuel switching in transportation, and process improvements in the oil and gas sector. The proposed Regulations aim to reduce the CI of liquid fossil fuels by 12 grams of carbon dioxide equivalent per megajoule (gCO<sub>2</sub>e/MJ) by 2030, which represents a decrease of approximately 13% in CI below 2016 levels. The proposed Regulations would work in conjunction with other federal, provincial and territorial policies to help exceed Canada's current 2030 GHG emission reduction target under the Paris Agreement, and put Canada on a path towards the goal of net-zero emissions by 2050. In doing so, the proposed Regulations would encourage innovation and growth by increasing incentives for the development and adoption of clean fuels and energy efficient technologies and processes.

### Description

Subsection 139(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) states that no person shall produce, import or sell a fuel that does not meet the prescribed requirements. The proposed Regulations, which would be made under subsection 140(1) and, for the compliance credits regime, under section 326 of the CEPA, would implement this prohibition.

Le programme des combustibles propres de l'Oregon, entré en vigueur en 2016, exige une réduction de l'IC moyenne des carburants de transports de l'Oregon (essence et diesel) de 10 % d'ici 2025 par rapport aux niveaux de 2015<sup>18</sup>. Le programme établit des limites de l'IC qui diminuent chaque année.

L'Union européenne a également une politique semblable en place. Établie en avril 2009, la Directive sur la qualité des carburants exige des fournisseurs de carburant qu'ils réduisent les émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles de 10 % d'ici 2020<sup>19</sup>. Cette directive va de concert avec la Directive sur l'énergie renouvelable, qui prévoit que la part des biocarburants dans le secteur des transports devrait être de 10 % (selon la teneur en énergie) pour chaque État membre d'ici 2020<sup>20</sup>.

### Objectif

Le projet de règlement vise à réduire les émissions de GES en réduisant l'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles liquides utilisés au Canada. Pour atteindre cet objectif, le Règlement sur les combustibles propres qui est proposé (projet de règlement) stimulerait l'adoption de combustibles à faible IC, le changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports et l'amélioration des procédés dans le secteur du pétrole et du gaz. Le projet de règlement vise à réduire l'IC des combustibles fossiles liquides de 12 grammes d'équivalent de dioxyde de carbone par mégajoule (g éq. CO<sub>2</sub>/MJ) d'ici 2030, ce qui représente une diminution d'environ 13 % de l'IC par rapport aux niveaux de 2016. Ce projet de règlement irait de concert avec d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales pour aider à dépasser l'objectif actuel de réduction des émissions GES de 2030 du Canada en vertu de l'Accord de Paris et pour mettre le Canada sur la voie de l'atteinte de la cible de zéro émission nette d'ici 2050. Ce faisant, le projet de règlement encouragerait l'innovation et la croissance en augmentant les incitatifs pour le développement et l'adoption de combustibles propres et de technologies et procédés écoénergétiques.

### Description

Le paragraphe 139 (1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] stipule qu'il est interdit à quiconque de produire, d'importer ou de vendre un combustible non conforme aux normes réglementaires. Le projet de règlement qui serait pris en vertu du paragraphe 140(1) et, en ce qui a trait au marché des unités de conformité, en vertu de l'article 326 de la LCPE, mettrait en œuvre cette interdiction.

<sup>18</sup> Oregon Clean Fuels Program

<sup>19</sup> European Commission Fuel Quality Directive (PDF)

<sup>20</sup> European Commission Renewable Energy Directive

<sup>18</sup> Oregon Clean Fuels Program (en anglais seulement)

<sup>19</sup> Directive sur la qualité des carburants de l'Union européenne (PDF)

<sup>20</sup> Directive sur l'énergie renouvelable de la Commission européenne

Under the proposed Regulations, producers and importers of liquid fossil fuels, called primary suppliers, would have to reduce the lifecycle CI of the liquid fossil fuels they produce or import in Canada. Most primary suppliers are corporations that own refineries and upgraders. The proposed Regulations would establish annual lifecycle CI limits per type of liquid fossil fuel, expressed in grams of carbon dioxide equivalent per megajoule (gCO<sub>2</sub>e/MJ). The liquid fossil fuels that would be subject to the annual CI reduction requirement are gasoline, diesel, kerosene and light and heavy fuel oils. This obligation would be placed on primary suppliers who domestically produce or import at least 400 cubic metres (m<sup>3</sup>) of liquid fossil fuel for use in Canada. Non-fossil fuels would not have a CI reduction requirement.

The annual lifecycle CI reductions requirements for liquid fossil fuels would come into force in December 2022 starting at a 2.4 gCO<sub>2</sub>e/MJ reduction in CI and increasing to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ by 2030 at a rate of 1.2 gCO<sub>2</sub>e/MJ per year. Reduction requirements for the years after 2030 would be held constant at 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ, subject to a review of the regulations and future amendments.

A primary supplier's annual reduction requirement would be expressed in tonnes of carbon dioxide equivalent (tCO<sub>2</sub>e) and would be calculated on a company-wide basis, summing up the reduction requirements per liquid fossil fuel type for each of a company's production facilities and for their total imports, based on the energy content of fossil fuels. The proposed Regulations would also incorporate the minimum volumetric requirements that are currently set out in the federal RFR, requiring a minimum 5% low-carbon-intensity fuel content in gasoline and 2% low-carbon-intensity fuel content in diesel fuel and light fuel oil.

The proposed Regulations would set out the baseline CI values for each fossil fuel type (e.g. gasoline or heavy fuel oil) produced in and imported for use in Canada. These values are Canadian average lifecycle CI values, calculated from the Department's Fuel Lifecycle Assessment Model. This means that every type of fossil fuel is assigned the same national average value. GHG emissions from all stages in a fuel's lifecycle are included in the determination of the baseline CI values. The proposed Regulations would also set out the annual CI limits for each fossil fuel type. The annual CI reduction requirements (e.g. 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030) that primary suppliers would have to meet for the fuels they supply to Canada is the difference between the baseline CI value and the CI limit for that fossil fuel type. All fossil fuel types have the same annual CI reduction requirement. The proposed

En vertu du projet de règlement, les producteurs et importateurs de combustibles fossiles liquides, appelés les fournisseurs principaux, seraient dans l'obligation de réduire l'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent ou importent au Canada. La plupart de ces fournisseurs principaux sont des sociétés qui possèdent des raffineries et des usines de valorisation. Le projet de règlement établirait des limites annuelles de l'IC le long du cycle de vie par type de combustible fossile liquide, exprimées en grammes d'équivalent de dioxyde de carbone par mégajoule (g éq. CO<sub>2</sub>/MJ). Les combustibles fossiles liquides assujettis aux exigences de réduction annuelle de l'IC seraient l'essence, le diesel, le kérosène et les mazouts légers et lourds. L'obligation reviendrait aux fournisseurs principaux qui produisent ou importent au pays au moins 400 mètres cubes (m<sup>3</sup>) de combustible fossile liquide devant être utilisés au Canada. Les combustibles non fossiles ne seraient pas assujettis à une exigence de réduction de l'IC.

Les exigences de réduction annuelle de l'IC le long du cycle de vie pour les combustibles fossiles liquides entreraient en vigueur en décembre 2022, commençant par une réduction de 2,4 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ de l'IC, et augmentant à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ d'ici 2030 à un taux de 1,2 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ par année. Les exigences de réduction de l'IC pour les années au-delà de 2030 demeureraient constantes à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ, sous réserve de l'examen du règlement et de modifications futures.

Les exigences de réduction annuelle d'un fournisseur principal seraient exprimées en tonnes d'équivalent de carbone dioxyde (t éq. CO<sub>2</sub>) et serait calculée à l'échelle de l'entreprise, en additionnant les réductions exigées, par type de combustibles fossiles liquides, pour chacune des installations de production de l'entreprise et pour la totalité de ses importations, sur la base de la teneur en énergie des combustibles fossiles. Le projet de règlement intégrerait également les exigences volumétriques minimales actuellement établies dans le RCR fédéral, soit une proportion minimum de combustible à faible IC de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le diesel et le mazout léger.

Le projet de règlement établirait les valeurs d'IC de base de chaque type de combustible (par exemple l'essence et le mazout lourd) produit et importé à des fins d'utilisation au Canada. Ces valeurs de base sont des valeurs moyennes canadiennes d'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles, calculées à l'aide du modèle d'évaluation du cycle de vie des combustibles du Ministère. Cela signifie que tous les combustibles d'un type donné se verront attribuer la même valeur moyenne canadienne. Les émissions de GES de tous les stades du cycle de vie d'un combustible sont incluses dans le calcul des valeurs d'IC de base. Le projet de règlement établirait également les limites annuelles d'IC pour chaque type de combustible. L'exigence de réduction annuelle de l'IC (par exemple 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ) que les fournisseurs principaux devraient rencontrer pour les combustibles qu'ils fournissent au

Regulations would not differentiate fossil fuels based on crude oil type, or whether the crude oil is produced domestically or imported into Canada.

The proposed Regulations would include a limited number of exemptions from the annual compliance obligation. Reduction requirements would not apply to aviation fuel, fossil fuel exported from Canada, fossil fuel used in scientific research, and fossil fuel sold or delivered for use in competition vehicles. In addition, certain volumes would be excluded from the primary supplier's pool. These include liquid fossil fuels sold or delivered for a use other than combustion, produced in a facility for use in that facility (other than in mobile equipment), sold or delivered for use in a marine vessel with an international port destination, and sold or delivered for non-industrial use in remote communities. Remote community is defined as a geographic area that is not serviced by an electrical distribution network that is under the jurisdiction of the North American Electric Reliability Corporation or by a natural gas distribution system.

The proposed Regulations would establish a credit market, where each credit would represent a lifecycle emission reduction of one tonne of CO<sub>2</sub>e. For each compliance period (typically a calendar year), a primary supplier would demonstrate compliance with their reduction requirement by creating credits or acquiring credits from other creators, and then using the required number of credits for compliance. Once a credit is used for compliance it is cancelled and can no longer be used.

To meet the minimum volumetric requirements incorporated from the RFR, each primary supplier would be required to demonstrate for each compliance period that, of the total number of compliance credits it retires for compliance, a minimum (equivalent to 5% of its gasoline pool and 2% of its diesel and light fuel oil pool) is from low-CI fuels. These compliance credits are part of the total credits used to meet reduction requirements, but the same compliance credit cannot be used to meet the 2% and 5% requirements respectively. Primary suppliers who have surplus compliance units under the RFR would be able to convert these units into credits under the proposed Regulations after the end of the final compliance period of the RFR.

Canada correspond à la différence entre la valeur de base et la limite de l'IC pour le type de combustible. Tous les types de combustibles fossiles auraient la même exigence annuelle de réduction de l'IC. Le projet de règlement ne ferait pas de distinction entre les combustibles fossiles sur la base du type de pétrole brut, ou selon que le pétrole brut est produit au Canada ou y est importé.

Le projet de règlement inclurait un nombre limité d'exemptions à l'exigence de réduction annuelle. Les exigences de réduction ne s'appliqueraient pas au carburateur, au combustible fossile exporté du Canada, aux combustibles fossiles utilisés pour la recherche scientifique, et aux combustibles fossiles vendus ou livrés à des fins d'utilisation dans des véhicules de compétition. De plus, certains volumes seraient exclus des stocks des fournisseurs principaux: les combustibles fossiles liquides vendus ou livrés à des fins d'utilisation autres que la combustion, produits dans une installation et destinés à être utilisés dans cette installation (usage autre que pour l'équipement mobile), vendus ou livrés à des fins d'utilisation dans une embarcation marine à destination d'un port international, et vendus ou livrés à des fins d'utilisation non industrielle dans les collectivités éloignées. Une collectivité éloignée est définie comme une zone géographique qui n'est pas desservie par un réseau de distribution électrique qui relève de la compétence de la North American Reliability Corporation ou par un réseau de distribution de gaz naturel.

Le projet de règlement établirait un marché d'unités de conformité, dans lequel chaque unité de conformité représenterait une réduction d'émission sur le cycle de vie d'une tonne d'éq. CO<sub>2</sub>. Pour chaque période de conformité (typiquement une année civile), un fournisseur principal démontrerait qu'il se conforme à l'exigence de réduction en créant des unités de conformité ou en acquérant des unités de conformité auprès d'autres créateurs, puis en utilisant le nombre requis d'unités de conformité. Une fois qu'une unité est utilisée pour la conformité, elle est annulée et ne peut être réutilisée.

Pour satisfaire aux exigences volumétriques minimales intégrées à partir du RCR, chaque fournisseur principal devrait démontrer, pour chaque période de conformité, que sur le nombre total d'unités de conformité qu'il retire aux fins de la conformité, un nombre minimum (équivalente à 5 % de son stock d'essence et de 2 % de son stock de diesel et de mazout léger) provient de combustibles à faible IC. Ces unités de conformité font partie de l'ensemble des unités de conformité utilisées pour satisfaire aux exigences de réduction, mais la même unité de conformité ne peut pas être utilisée pour répondre à l'exigence de 2 % et de 5 % respectivement. Les fournisseurs principaux qui possèdent des unités de conformité excédentaires en vertu du RCR pourraient les convertir en unités de conformité en vertu du projet de règlement à la fin de la dernière période de conformité du RCR.

Parties that are not fossil fuel primary suppliers would be able to participate in the credit market as voluntary credit creators. In addition to the primary suppliers that would be subject to the CI reduction requirements in the proposed Regulations, other possible credit creators would include low carbon fuel producers and importers (e.g. a biofuel producer), electric vehicle charging site hosts, network operators, fuelling station owners or operators, as well as parties upstream or downstream of a refinery (e.g. an oil sands operator).

Credits may be created by primary suppliers or voluntary credit creators who take one of the following actions:

- Compliance Category 1: actions throughout the life-cycle of a fossil fuel that reduce its CI (such as carbon capture and storage) through GHG emission reduction projects;
- Compliance Category 2: supplying low carbon intensity fuels (such as ethanol); or
- Compliance Category 3: end-use fuel switching in transportation (when an end user of fuel changes or retrofits their combustion devices to be powered by another fuel or energy source, such as electricity in transportation).

Primary suppliers would also be able to use compliance credits created following credit creation rules related to reducing the CI of gaseous or solid fuels for up to 10% of their liquid class reduction requirement. The crediting opportunities for gaseous and solid fuels would include projects that reduce emissions in the life-cycle of solid and gaseous fuels, and the production or importation of low CI gaseous fuels including renewable natural gas, biogas, hydrogen and renewable propane.

Compliance Category 1 recognizes actions that reduce a fossil fuel's CI through GHG emission reduction projects to create credits. Credits can be created as of the date of registration of the final Regulations. Projects can include an aggregation of reductions from multiple sources or facilities, and no minimum emissions reduction threshold is set. The number of credits created would be determined by a quantification method, which specifies the eligibility criteria for the project as well as the approach for quantification. Quantification methods would be maintained outside of the proposed Regulations and developed by a

Les parties qui ne sont pas des fournisseurs principaux de combustibles fossiles pourraient participer dans le marché d'unités de conformité comme créateurs volontaires d'unités de conformité. En plus des fournisseurs principaux qui seraient assujettis aux exigences de réduction de l'IC du projet de règlement, les autres créateurs potentiels d'unité de conformité comprendraient les producteurs et les importateurs de combustibles à faible IC (par exemple un producteur de biocarburants), les hôtes de sites de recharge pour les véhicules électriques, les exploitants de réseaux, les propriétaires ou exploitants de stations ou de postes de ravitaillement, ainsi que les parties en amont ou en aval d'une raffinerie (par exemple un exploitant d'une installation de sables bitumineux).

Les unités de conformité peuvent être créées par des fournisseurs principaux ou des créateurs volontaires d'unités qui prennent les mesures suivantes :

- Pour la catégorie de conformité 1 : des mesures, le long du cycle de vie d'un combustible fossile, permettant de réduire son IC (comme le captage et le stockage du carbone) par la réalisation de projets de réduction des émissions de GES;
- Pour la catégorie de conformité 2 : fourniture de combustibles à faible IC (comme l'éthanol);
- Pour la catégorie de conformité 3 : changement spécifié de combustible par l'utilisateur final dans les transports (quand un utilisateur final change ou modernise ses dispositifs de combustion afin qu'ils soient alimentés par un autre combustible ou une autre source d'énergie dans les transports, par exemple l'électricité).

Les fournisseurs principaux pourraient également utiliser les unités de conformité créées par des actions conformes aux règles de création d'unités pour la réduction de l'IC des combustibles gazeux ou solides afin de satisfaire jusqu'à 10 % de leur exigence de réduction annuelle de la catégorie des combustibles liquides. Les occasions de création d'unités de conformité pour les combustibles gazeux et solides comprendraient des projets qui réduisent les émissions de GES le long du cycle de vie des combustibles gazeux et solides et la production ou l'importation de combustibles gazeux à faible IC, y compris le gaz naturel renouvelable, le biogaz, l'hydrogène et le propane renouvelable.

La catégorie de conformité 1 reconnaît les mesures qui réduisent l'IC d'un combustible fossile au moyen de la réalisation de projets de réduction des émissions de GES pour créer des unités de conformité. Les unités de conformité peuvent être créées à partir de la date d'enregistrement de la version définitive du règlement. Les projets peuvent comprendre un regroupement de réductions d'émissions provenant de plusieurs sources ou installations, sans qu'il y ait un seuil minimum de réduction des émissions. Le nombre d'unités de conformité créées serait déterminé par une méthode de quantification, qui spécifie



team of technical experts, including departmental representatives, and reviewed by a broader consultative committee that includes stakeholders in industry, academia, and other technical experts.

The Department would develop quantification methods for various project types, starting with the following list:

- carbon capture and storage;
- low-carbon intensity electricity integration;
- enhanced oil recovery; and
- co-processing of biocrudes in refineries and upgraders.

This work would take into consideration existing emission reduction accounting methodologies or offset protocols in other jurisdictions. The Department would develop a generic quantification method for projects for which there is no applicable quantification method. Projects such as energy efficiency, cogeneration, electrification and methane reductions could be recognized under the generic quantification method provided they meet the eligibility criteria.

To be able to create credits under the proposed Regulations, a project would have to generate emission reductions that are real and incremental (i.e. additional) to a defined base case. The base case would be defined in the quantification method for each project type. The generic quantification method will predefine the base case for some foreseen project types or provide guidance on how to determine the baseline for other project types. A primary supplier may use credits created under the generic quantification method in order to satisfy up to 10% of its total liquid reduction requirement annually.

For all quantification methods other than the generic method, additionality would be assessed during the development of the quantification method at the project type level and would take into account many factors, including whether an action is required by another Canadian law or regulation, technological and financial barriers, and the market penetration rate of the technology or practice. Quantification methods would be periodically reviewed for additionality and maintained, modified or withdrawn as business as usual activities evolve. For the generic quantification method, separate and more

les critères d'admissibilité du projet ainsi que l'approche à suivre pour la quantification. Les méthodes seraient maintenues à l'extérieur du projet de règlement et élaborées par une équipe d'experts techniques, y compris des représentants du Ministère, et examinées par un comité consultatif plus large qui comprendrait les parties prenantes de l'industrie, des universitaires, et autres experts techniques.

Le Ministère élaborerait des méthodes de quantification pour divers types de projets, débutant par la liste suivante :

- captage et stockage du carbone;
- intégration de l'électricité à faible IC;
- récupération assistée du pétrole;
- co-traitement des biobruts dans les raffineries et usines de valorisation.

Ce travail d'élaboration tiendrait compte des méthodes de comptabilisation de réduction des émissions ou des protocoles compensatoires déjà existants dans d'autres administrations. Le Ministère élaborerait une méthode de quantification générique pour les projets pour lesquels il n'existe aucune méthode de quantification applicable. Des projets tels que l'efficacité énergétique, la cogénération, l'électrification et la réduction du méthane pourraient être reconnus en vertu de cette méthode de quantification générique à condition de satisfaire tous les critères d'admissibilité.

Pour qu'un projet puisse créer des unités de conformité en vertu du projet de règlement, il devrait générer des réductions d'émissions qui sont réelles et supplémentaires (considérées additionnelles) à un cas de référence défini. Le cas de référence serait défini par la méthode de quantification pour chacun des types de projets. La méthode de quantification générique prédéfinirait le cas de référence pour certains types de projets ou fournirait des directives sur la façon de déterminer le cas de référence pour les autres types de projets. Un fournisseur principal pourrait utiliser les unités de conformité créées au titre de la méthode de quantification générique pour satisfaire jusqu'à 10 % de son exigence de réduction annuelle de la catégorie des combustibles liquides.

Pour toutes les méthodes de quantification autre que la méthode de quantification générique, l'additionnalité serait évaluée durant l'élaboration de la méthode de quantification au niveau du type de projet et prendrait en compte de nombreux facteurs, y compris si une mesure est requise par une autre loi ou un règlement canadien, les obstacles technologiques et financiers et le taux de pénétration sur le marché de la technologie ou de la pratique. Les méthodes de quantification feraient l'objet d'un examen périodique pour ce qui est de l'additionnalité et seraient maintenues, modifiées ou retirées au fur et à

streamlined additionality criteria would be developed and assessed at the project level.

Eligible projects must be conducted in Canada. They must also reduce the CI of a fossil fuel at any point along its lifecycle, achieve incremental GHG emission reductions, and must have begun to reduce, sequester, or use CO<sub>2</sub>e emissions on or after July 1, 2017. Project proponents would first apply to the Department to have a project recognized for credit creation and would submit a validation report. Each year, they would report information specified in the appropriate quantification method that is accompanied by a third-party verification report and a verification opinion. Credits would be created for 10 years for emission reduction projects, except for carbon capture and storage projects, which would create credits annually for a minimum of 20 years. In addition, projects may be renewed a single time for an additional 5 years after the initial crediting period, provided an applicable quantification method still exists at the time of renewal.

Compliance Category 2 encompasses credits that would be created under the proposed Regulations for low CI fuels produced or imported in Canada. Low CI fuels are fuels, other than the fossil fuels subject to the CI reduction requirements, that have a CI equal to or less than 90% of the credit reference CI value for the fuel. Most low CI fuels available on the market are forms of biofuels, such as ethanol. Other low CI fuels include synthetic fuels, such as those made from the CO<sub>2</sub> captured from the atmosphere as a result of direct air capture or syngas generated from any biomass resource that could also be employed to make new low CI fuel products under a circular economy approach.

All low CI fuels supplied to the Canadian market, including fuels used to comply with existing federal and provincial renewable fuel regulatory requirements and British Columbia's RLCFRR, would be able to create credits under the proposed Regulations. Credits may be created for liquid and gaseous low CI fuels as of the date of registration of the final Regulations. Credits for low CI fuels would be created based on the amount of low-carbon fuel they supply to the Canadian market annually (in MJ), the difference between the lifecycle CI of the low CI fuel, and the credit reference CI value for the fuel. In order to create credits, a low CI fuel producer or foreign supplier would be required to obtain an approved CI value for each low

mesure que les activités commerciales évoluent. Pour ce qui est de la méthode de quantification générique, des critères d'additionnalité distincts et plus rationalisés seraient élaborés et évalués au niveau de chaque projet.

Les projets admissibles doivent être mis en œuvre au Canada. Ils doivent également réduire l'IC d'un combustible fossile en tout point le long de son cycle de vie, réaliser des réductions supplémentaires des émissions de GES et doivent avoir commencé de réduire, de séquestrer ou d'utiliser des émissions d'éq. CO<sub>2</sub> le 1<sup>er</sup> juillet 2017 ou après cette date. Les promoteurs de projet présenteraient tout d'abord une demande au Ministère pour que leur projet soit reconnu aux fins de la création d'unités de conformité et l'accompagneraient d'un rapport de validation. Chaque année, ils devront transmettre les renseignements précisés dans la méthode de quantification applicable, qui seraient accompagnés d'un rapport de vérification par un tiers et d'un avis de vérification. Les unités de conformité seraient créées pour une période de 10 ans pour les projets de réduction des émissions, sauf pour les projets de captage et de stockage du carbone, qui créeraient des unités de conformité annuellement pour une période de 20 ans. En outre, les projets peuvent être renouvelés une fois pour cinq années supplémentaires après la période initiale de création des unités de conformité, pour autant qu'une méthode de quantification applicable existe toujours au moment du renouvellement.

La catégorie de conformité 2 englobe les unités de conformité qui seraient créées en vertu du projet de règlement pour les combustibles à faible IC produits ou importés au Canada. Il s'agit des combustibles, autres que les combustibles fossiles assujettis aux exigences de réduction de l'IC, dont l'IC est égale ou inférieure à 90 % de la valeur d'IC de référence pour le combustible. La plupart des combustibles à faible IC disponibles sur le marché sont des formes de biocarburants, comme l'éthanol. Les autres combustibles à faible IC comprennent les carburants synthétiques, tels que ceux fabriqués à partir de CO<sub>2</sub> provenant du captage direct de l'air ou le gaz de synthèse généré à partir de toute ressource de biomasse, qui pourraient également être utilisés pour fabriquer de nouveaux combustibles à faible IC dans le cadre d'une approche d'économie circulaire.

Tous les combustibles à faible IC fournis sur le marché canadien, y compris ceux utilisés pour se conformer aux exigences réglementaires fédérales et provinciales existantes concernant les combustibles renouvelables et au RLCFRR de la Colombie-Britannique, pourraient créer des unités de conformité en vertu du projet de règlement. Des unités de conformité peuvent être créées pour les combustibles liquides ou gazeux à faible IC en date de l'enregistrement de la version définitive du règlement. Les unités de conformité pour les combustibles à faible IC seraient créées sur la base de la quantité de combustible à faible IC qu'ils fournissent au marché canadien annuellement (en MJ), de la différence entre l'IC sur le cycle de vie

CI fuel that they produce or import. The proposed Regulations would require the use of either the Fuel Lifecycle Assessment (LCA) Model to calculate facility-specific CI values using facility-specific data, or the use of disaggregated default values available in the proposed Regulations.

A Fuel LCA Model is being developed by the Department to support the development and implementation of the proposed Regulations. Fuel producers and foreign suppliers would be able to use the model to determine facility-specific CI values once they have 24 months of operating data. They could use a provisional CI value using the model with only 3 months of data, until 24 months of data is available. Facilities with less than 3 months of operating data for a low CI fuel would need to use prescribed disaggregated default values. Fuel producers would be required to submit an application to the Minister for approval of each fuel's CI, as well as submit an annual CI report that demonstrates that the CI has not increased above 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ of the approved CI. The approved CI values would no longer be valid if there are changes at the facility and the approved CI is no longer representative of the production processes for the low CI fuel, or if changes occur that increase the CI of the fuel by more than 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ above. A minimum threshold of an improvement of 1.0 gCO<sub>2</sub>e/MJ or 5% difference between the approved value and the proposed new value, whichever is greater, would be required in order to submit a request for a new CI value.

As noted above, the proposed Regulations would allow the creation of credits from the production of low CI fuels produced from biomass-based feedstocks. To prevent adverse impacts on land use and biodiversity stemming from the increased harvest and cultivation of these feedstocks, the proposed Regulations would establish land-use and biodiversity (LUB) criteria. Only biofuels made from biomass feedstock that adhere to the LUB criteria would be eligible for compliance credit creation. These criteria apply to feedstock regardless of geographic origin. The criteria do not apply to feedstock that is not biomass (e.g. fuel made from direct air capture) or that is designated "low-concern biomass feedstock" (e.g. municipal solid waste).

du combustible à faible IC et de la valeur d'IC de référence pour le combustible. Pour pouvoir créer des unités de conformité, un producteur ou un fournisseur étranger de combustible à faible IC devrait obtenir une valeur d'IC approuvée pour chaque combustible à faible IC qu'il produit ou importe. Le projet de règlement exige l'utilisation soit du modèle d'analyse du cycle de vie (ACV) des combustibles pour déterminer les valeurs d'IC propres à une installation au moyen de données propres à l'installation, soit des valeurs par défaut désagrégées disponibles dans le projet de règlement.

Un modèle ACV des combustibles est en cours d'élaboration par le Ministère pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre du projet de règlement. Les producteurs de combustibles et les fournisseurs étrangers pourraient utiliser le modèle pour déterminer les valeurs d'IC propres à une installation dès qu'ils auraient 24 mois de données d'exploitation. Ils pourraient utiliser une valeur provisoire en utilisant le modèle avec seulement des données sur 3 mois, jusqu'à ce que 24 mois de données soient disponibles. Les installations ayant moins de 3 mois de données d'exploitation pour un combustible à faible IC devraient utiliser les valeurs par défaut désagrégées prescrites. Les producteurs de combustibles à faible IC devront soumettre une demande au ministre afin que chaque IC soit approuvée, et soumettre un rapport annuel sur l'IC qui démontre que l'IC n'a pas augmenté au-delà de 0,5 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ par rapport à l'IC approuvée. Les valeurs approuvées d'IC ne seraient plus valides si des modifications sont apportées à l'installation et que l'IC approuvée n'est plus représentative des procédés de production du combustible à faible IC, ou s'il survient des changements qui font augmenter l'IC du combustible de plus de 0,5 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ. Pour soumettre une demande pour une nouvelle valeur d'IC, il faudrait un seuil minimum d'amélioration de 1,0 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ ou une différence de 5 % entre la valeur approuvée et la nouvelle valeur proposée, selon l'écart qui est le plus grand.

Tel qu'il est mentionné précédemment, le projet de règlement permettrait la création d'unités de conformité pour la production de combustibles à faible IC produits à partir de charges d'alimentation provenant de biomasse. Pour prévenir les répercussions négatives sur l'utilisation des terres et la biodiversité découlant de l'augmentation de la récolte et de la culture de ces charges d'alimentation, le projet de règlement établirait des critères d'utilisation des terres et de la biodiversité (UTB). Seuls les biocarburants produits à partir de charges d'alimentation respectant les critères liés à l'UTB seraient admissibles à la création des unités de conformité. Ces critères s'appliquent aux charges d'alimentation, quelle que soit leur origine géographique. Les critères ne s'appliquent pas aux charges d'alimentation si elles ne proviennent pas de biomasse (par exemple combustible produit à partir du captage direct de l'air) ou s'ils sont désignés des « charges d'alimentation provenant de biomasse peu préoccupantes » (par exemple de déchets solides municipaux).

The LUB criteria are separated into requirements specifically for forest feedstock, those specific for agricultural feedstock, and those that apply to all feedstock. These criteria also impose requirements for supply chain declarations (used to trace eligible material from the feedstock harvester to the biofuel producer) and material balancing (used to permit physical mixing of eligible and non-eligible feedstock). The onus for demonstrating criteria adherence rests with the biofuel producers, but compliance with the criteria would need to be demonstrated at the producer level or through an approved certification scheme.

Compliance Category 3, specified end-use fuel switching in transportation, enables credit creation for changing or retrofitting a fossil fuel combustion device to be powered by another fuel or energy source, such as electric vehicles (EVs). This does not directly reduce the CI of fossil fuels but reduces GHG emissions by displacing gasoline or diesel used in transportation by fuels or energies with lower CIs. Credits would be created by the owners or operators of a fuelling facility that supplies fuels for transportation uses (natural gas, renewable natural gas [RNG], hydrogen, propane, renewable propane), by the producers and importers of low CI fuels (RNG, hydrogen and renewable propane) used for transportation purposes, by the owners or operators of hydrogen fuelling stations for dispensing hydrogen to hydrogen fuel cell vehicles, by charging network operators for residential and public charging of EVs, and by charging site hosts for private or commercial charging of EVs. Credit for residential charging of electric vehicles would be phased out by the end of 2035 for charging stations installed by the end of 2030. Any residential charging station installed after the end of 2030 would not be eligible for credits after 2030. The proposed Regulations would require charging network operators to reinvest 100% of the proceeds from the sale of credits created by residential and public EV charging. The revenue would have to be reinvested into two available categories of actions: either reducing the cost of EV ownership through financial incentives to purchase or operate an EV, or expanding charging infrastructure in residential or public locations, including EV charging stations and electricity distribution infrastructure that supports EV charging.

A primary supplier may also use the compliance fund mechanism by contributing to an eligible “registered”

Les critères UTB sont séparés; le projet de règlement comporte des exigences propres aux charges d'alimentation forestières, propres aux charges d'alimentation agricoles ou qui s'appliquent à toutes les charges d'alimentation. Ces critères imposent également des exigences pour les déclarations de la chaîne d'approvisionnement (pour faire le suivi du matériau admissible, du point de récolte des charges d'alimentation au producteur de biocarburant) et pour le bilan matières (pour autoriser le mélange physique de charges d'alimentation admissibles et non admissibles). Il incombe aux producteurs de biocarburant de démontrer le respect des critères, mais la conformité aux critères devrait être démontrée au niveau du producteur ou au moyen d'un régime de certification approuvé.

La catégorie de conformité 3, changement spécifié de combustibles par l'utilisateur final dans les transports, permet la création d'unités de conformité en raison du changement ou de la modernisation d'un équipement de combustion brûlant des combustibles fossiles afin qu'il soit alimenté par un autre combustible ou une autre source d'énergie, comme les véhicules électriques (VE). Cela ne réduit pas directement l'IC des combustibles fossiles, mais réduit les émissions de GES en remplaçant l'essence ou le diesel utilisé dans les transports par des combustibles ou des sources d'énergie ayant une IC plus faible. Les unités de conformité seraient créées par les propriétaires ou les exploitants des postes de ravitaillement qui fournissent des combustibles à des fins de transport (gaz naturel, gaz naturel renouvelable [GNR], hydrogène, propane, propane renouvelable); par les producteurs ou les importateurs de combustibles à faible IC (GNR, hydrogène et propane renouvelable) utilisés pour le transport; par les propriétaires ou les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène lorsqu'ils distribuent de l'hydrogène à des véhicules à pile à hydrogène; par les exploitants de réseaux de recharge pour la recharge résidentielle et publique de VE, et par les hôtes de sites de recharge pour la recharge privée ou la recharge commerciale de VE. Les unités de conformité pour la recharge résidentielle des véhicules électriques seraient éliminées d'ici la fin de l'année 2035 pour les bornes de recharge installées avant la fin de l'année 2030. Toute borne de recharge résidentielle installée après la fin de l'année 2030 ne serait pas admissible à la création d'unités de conformité après 2030. Le projet de règlement exigerait que les exploitants de réseaux de recharge réinvestissent 100 % des revenus de la vente des unités de conformité créées par la recharge résidentielle et publique. Les revenus devraient être réinvestis dans deux catégories de mesures disponibles : soit la réduction des coûts de propriété d'un VE par des incitatifs financiers à l'achat ou à l'utilisation d'un VE, soit l'expansion des infrastructures de recharge dans les résidences et les lieux publics, y compris les bornes de recharge et l'infrastructure de distribution de l'électricité permettant la recharge des VE.

Un fournisseur principal peut aussi utiliser le mécanisme de fonds aux fins de conformité en contribuant à un

funding program in order to satisfy up to 10% of its annual reduction requirement. The credit price under this mechanism would be set in the proposed Regulations at \$350 in 2022 (consumer price index [CPI] adjusted) per compliance credit. The credits created by these investments cannot be traded and would expire if not used for that compliance period. Primary suppliers may create credits by contributing to a registered funding program between January 1 and June 30, as well as between November 1 and November 30 following the end of a compliance period.

Funds or programs within a fund that reduce CO<sub>2</sub>e emissions may be eligible to become a registered fund. The fund or program must operate in Canada, provide funding for projects or activities that support the deployment or commercialization of technologies or processes that reduce CO<sub>2</sub>e emissions, and provide publicly available annual audited reports. Any contributions to the fund must be used for projects or activities that reduce emissions within a five-year period from the time the contribution is made.

For primary suppliers unable to satisfy their reduction requirement by June 30 following the end of a given compliance period, a market-clearing mechanism that facilitates credit acquisition by primary suppliers would also be available. The proposed Regulations would set a maximum price for credits acquired, purchased or transferred in the credit clearance mechanism (CCM) at \$300 in 2022 (CPI adjusted) per compliance credit. If there are not sufficient credits available in the CCM for all primary suppliers to satisfy their outstanding reduction requirement, each primary supplier would be eligible to acquire a prorated amount of the available credits. If the CCM is depleted of all pledged credits, primary suppliers with a shortfall must contribute to a registered funding program, up to the maximum of 10% of their CI reduction requirement. After satisfying those obligations, a primary supplier can carry forward up to 10% of its CI reduction requirement into a future compliance period, with a maximum deferral of two years. An interest of 20% is applied annually to any deferred amount.

The proposed Regulations would require the reporting of all credit trades, and all parties would be required to register and keep records. Annual compliance reporting to the Minister would be required for all primary suppliers and credit creators. The proposed Regulations would include validation and verification requirements. Most

programme de financement « enregistré » admissible afin de satisfaire jusqu'à 10 % de son exigence de réduction annuelle. Le prix d'une unité de conformité dans le cadre de ce mécanisme serait établi dans le projet de règlement à 350 \$ en 2022 (ajusté à l'indice de prix à la consommation [IPC]). Les unités de conformité ainsi créées par ces contributions ne peuvent être échangées et expireraient si elles ne sont pas utilisées pendant la période de conformité. Les fournisseurs principaux pourraient créer des unités de conformité en contribuant à un programme de financement enregistré entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin, ainsi qu'entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 30 novembre suivant la fin d'une période de conformité.

Les fonds ou les programmes faisant partie d'un fonds qui réduisent les émissions d'éq. CO<sub>2</sub> peuvent être admissibles à devenir des fonds enregistrés. Les fonds ou les programmes devront être administrés au Canada, fournir du financement pour des projets ou des activités qui appuient le déploiement ou la commercialisation de technologies ou de processus qui réduisent les émissions d'éq. CO<sub>2</sub>, et produire des rapports annuels vérifiés accessibles au public. Toutes les contributions au fond doivent être utilisées pour des projets ou des activités qui réduisent les émissions dans une période de cinq ans à partir de la date de la contribution.

Pour les fournisseurs principaux incapables de respecter leur exigence de réduction au 30 juin suivant la fin d'une période de conformité, un marché de compensation des unités de conformité facilitant l'acquisition des unités pour les fournisseurs principaux serait également disponible. Le projet de règlement établirait un prix maximal pour les unités de conformité acquises, achetées ou transférées selon le marché de compensation des unités de conformité (MCU) à 300 \$ en 2022 (ajusté à l'IPC) par unité de conformité. S'il n'y a pas suffisamment d'unités de conformité disponibles dans le MCU pour que tous les fournisseurs principaux puissent satisfaire à leur exigence de réduction restante, chaque fournisseur principal serait alors admissible à acquérir une quantité déterminée au prorata des unités de conformité disponibles. Une fois que le MCU est épuisé de toutes les unités de conformité promises, les fournisseurs principaux ayant un déficit d'unités de conformité doivent contribuer à un programme de financement enregistré, à concurrence du maximum de 10 % de son exigence de réduction annuelle. Après avoir satisfait à ces obligations, il peut reporter jusqu'à 10 % de son exigence de réduction d'IC dans une période de conformité future, pour un report maximal de deux ans. Un taux d'intérêt de 20 % est appliqué annuellement à tout montant reporté.

Le projet de règlement exigerait la déclaration de tous les échanges d'unités de conformité et toutes les parties seraient obligées de s'enregistrer et de conserver des documents. Tous les fournisseurs principaux et créateurs d'unités de conformité seraient tenus de présenter chaque année une déclaration de conformité au ministre. Le

significantly, regulated parties would be required to obtain from an independent, accredited third-party verification body a report stating whether the information submitted is complete, compliant with the requirements, and credits and obligations are accurate and without material error. The Quality Assurance System would include requirements for most submitted applications and reports to be validated or verified by a third party, with accompanying validation or verification reports.

The Department is planning to publish the final version of the Regulations in late 2021. Once that happens, credit creators would be able to register and start to create credits. The final compliance period for the RFR would be 2022, with the final reporting and true-up period for the RFR occurring in 2023. The RFR would then be repealed on January 1, 2024.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

Since the Government of Canada's 2016 announcement of its commitment to develop a CFS, the Department has actively engaged with stakeholders from across the country on the design of the regulations. Since 2017, the Department has held extensive consultation sessions on the development of the proposed Regulations, including group meetings, technical webinars and bilateral meetings. Stakeholders in these sessions included industry (fossil fuel producers and suppliers, low carbon fuel producers and suppliers, emission-intensive and trade-exposed (EITE) sectors, and other various industry groups), provinces and territories, Indigenous Peoples, environmental non-governmental organizations (ENGOS), administrators of similar programs in other jurisdictions (e.g. the California Air Resources Board) and academics. The Department has conducted hundreds of hours of bilateral meetings with individual stakeholders upon request in addition to participating in and chairing formal committees, as described below.

### **Publications**

In February 2017, a discussion paper was published to gain initial views from stakeholders, provinces, and territories to inform the development of a regulatory framework in advance of developing specific regulations. The discussion paper laid out different approaches adopted by other jurisdictions, and posed technical questions related to the potential applicability of various elements within existing regulatory regimes at the time. The comment period closed on April 25, 2017, and the Department received over 125 comments from stakeholders. Following this, a

projet de règlement inclurait des exigences de validation et de vérification. En particulier, les parties réglementées devraient obtenir d'un organisme tiers de vérification indépendant et accrédité un rapport énonçant si les renseignements soumis sont complets, conformes aux exigences et si les unités de conformité et obligations sont exactes et exemptes d'erreur importante. Le système d'assurance de la qualité inclurait des exigences afin que la plupart des demandes et des rapports soumis soient validés ou vérifiés par un tiers et accompagnés des rapports de validation ou de vérification.

Le Ministère prévoit publier la version définitive du règlement à la fin de 2021. À la suite de cette publication, les créateurs d'unité de conformité pourraient s'enregistrer et commencer à créer des unités. La dernière période de conformité du RCR serait 2022 et la dernière période de déclaration et de rajustement du RCR serait en 2023. Le RCR serait ensuite abrogé le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Depuis que le gouvernement du Canada a annoncé en 2016 son engagement à élaborer une NCP, le Ministère a activement cherché à faire participer les intervenants de l'ensemble du pays à la conception du règlement. Depuis 2017, il tient des séances de consultation exhaustives sur l'élaboration du projet de règlement, y compris sous forme de réunions de groupe, de webinaires techniques et de réunions bilatérales. Les intervenants participant à ces séances viennent de l'industrie (producteurs et fournisseurs de combustibles fossiles, producteurs et fournisseurs de combustibles à faible intensité en carbone, secteurs industriels à forte intensité d'émissions et exposés au commerce [FIEEC] et divers autres groupes industriels), des provinces et des territoires, des peuples autochtones, et des organisations non gouvernementales en environnement (ONGE), des administrateurs de programmes similaires dans d'autres administrations (par exemple la California Air Resources Board) et des universitaires. Le Ministère a tenu des centaines d'heures de réunions bilatérales avec des intervenants individuels à la demande, en plus de participer à des comités officiels et d'en assurer la présidence comme il est décrit ci-dessous.

### **Publications**

En février 2017, un document de travail a été publié pour obtenir les perspectives initiales des intervenants, des provinces et des territoires, afin d'éclairer l'élaboration d'un cadre réglementaire avant que le règlement spécifique ne soit élaboré. Ce document de travail présentait différentes approches adoptées par d'autres administrations et posait des questions techniques en lien avec l'applicabilité potentielle de divers éléments de régimes réglementaires existants à l'époque. Durant la période de commentaires, qui a pris fin le 25 avril 2017, le Ministère a reçu

Regulatory Framework was published in December 2017, outlining key design elements. Though no comments were formally requested, 47 comments were received and reviewed by the Department in early 2018.

In December 2018, a Regulatory Design Paper was published on the CFS website and in the *Canada Gazette*, Part I. The Regulatory Design Paper built on the two previous consultation documents and outlined the main design elements and approach for the proposed CFS Regulations for liquid fuels. Comments on the design paper closed on February 1, 2019, and over 100 comments from stakeholders, provinces, and territories and stakeholders were received. These comments informed the development of the proposed Regulations. Shortly after, a Cost-Benefit Analysis (CBA) Framework was published in February 2019, outlining the methodology for the CBA, which is part of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). Following the release of the framework, extensive stakeholder consultation took place through committees, working groups and submissions on the Regulatory Design Paper, informing the regulatory development of the proposed Regulations.

In June 2019, the Proposed Regulatory Approach was published, building on the Regulatory Design Paper (2018), the Regulatory Framework (2017) and on the extensive stakeholder engagement on the previous publications (such as the discussion paper). The Proposed Regulatory Approach provided the full set of requirements and credit creation opportunities for liquid fuels. It was open for public comment until August 26, 2019, and the Department received 95 submissions with comments on the Proposed Regulatory Approach.

All publications mentioned above are accessible at the [Government of Canada's Clean Fuel Standard webpage](#).

#### Committees and working groups

The Department chaired several committees, which provided a forum for active engagement with stakeholders. These committees included a multi-stakeholder committee, a technical working group, and a task group specifically examining impacts to EITE sectors. Provinces and territories have also been heavily engaged in the consultations on the proposed Regulations and were participants on various committees, including a Federal-Provincial-Territorial Working Group. Engagement via these committees helped inform the more detailed aspects of the design of the proposed Regulations for the liquid fuel

125 commentaires de la part des intervenants. Après cela, un cadre de réglementation présentant les principaux éléments de la conception a été publié, en décembre 2017. Bien qu'il n'y ait pas eu de demande officielle de commentaires, 47 commentaires ont été reçus, et examinés, par le Ministère au début de 2018.

En décembre 2018, un document de conception réglementaire a été publié sur le site Web de la NCP et dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*. Ce document reprenait les deux documents de consultation précédents et présentait les principaux éléments de conceptions et l'approche du projet de règlement sur la NCP pour les combustibles liquides. La période de commentaires sur le document de conception a pris fin le 1<sup>er</sup> février 2019, avec plus de 100 commentaires d'intervenants, des provinces et des territoires. Ces commentaires ont guidé le développement du projet de règlement. Peu après, en février 2019, un cadre d'analyse coûts-avantages (ACA) a été publié, présentant la méthode utilisée pour l'ACA, qui fait partie du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR). À la suite de la publication du cadre, une vague de consultations a pris place, par le biais de comités, de groupes de travail et de présentations sur le document de conception réglementaire, pour guider l'élaboration du projet de règlement.

L'approche réglementaire proposée a été publiée en juin 2019 en s'appuyant sur le document de conception réglementaire (2018), le cadre de réglementation (2017) et la participation exhaustive des intervenants pour les documents précédemment publiés (par exemple, le document de travail). L'approche réglementaire proposée fournissait l'ensemble complet des exigences et des possibilités de création d'unités de conformité pour les combustibles liquides. Elle a fait l'objet d'une période de commentaires publique jusqu'au 26 août 2019, durant laquelle le Ministère a reçu 95 réponses comportant des commentaires sur l'approche réglementaire proposée.

Toutes ces publications sont accessibles à partir de la [page Web de la Norme sur les combustibles propres du gouvernement du Canada](#).

#### Comités et groupes de travail

Le Ministère a assuré la présidence de plusieurs comités, qui offraient un forum de participation active avec les intervenants, dont un comité multipartite, un groupe de travail technique et un groupe de travail opérationnel ayant pour tâche d'étudier les impacts pour les secteurs FIEEC. Les provinces et territoires ont également fortement participé aux consultations sur le projet de règlement et étaient des participants de divers comités, dont un groupe de travail fédéral-provincial-territorial. La participation par le biais de ces comités a aidé à guider les aspects les plus détaillés de la conception du projet de

class, and will continue to operate through the development of the gaseous and solid fuel class regulations.

Established in January 2018, the Multi-Stakeholder Consultative Committee (MSCC) met periodically both via webinar and in-person to provide a forum for the Department to update interested parties on progress and to provide an opportunity for advice and input to be offered on the proposed Regulations. This Committee has a pan-Canadian representation from key industry associations, academia, ENGOs, provincial and territorial governments and other federal departments. Four meetings were held in 2018, with approximate attendance of up to 250 participants out of 700 invitees. In 2019, two meetings were held in July to present the Proposed Regulatory Approach, with an estimated 300 participants in attendance. One meeting of the MSCC was held in July 2020 to summarize proposed changes since 2019.

Established in January 2018, the Technical Working Group (TWG) consists of a smaller group of regulated parties and other key partners, such as representatives of the biofuel industry, provincial and territorial governments, and the electricity sector. Progress and feedback received from the TWG are reported back to the MSCC. In addition to the core TWG members, specific sectoral and technical experts have been invited to provide input on specific issues as they emerged. The TWG has approximately 60 members. Nine meetings (in-person and/or teleconferences) were held in 2018, five in 2019 and seven in 2020.

Established in January 2019, the EITE Task Group undertakes additional focused consultations regarding the proposed Regulations. The task group is a forum for the Department to listen to and understand concerns brought forward by EITE sectors and to explore credit creation opportunities for EITEs under the proposed Regulations. There are approximately 40 members, composed of one representative from each industry association participating in the Clean Fuel Standard TWG, as well as company TWG members not otherwise represented. Industry associations who are not members of the TWG but who are EITE sectors were invited. In total, five meetings were held in 2019 and representatives were invited to attend the June 2020 TWG sessions.

Two Federal-Provincial-Territorial Working Groups were established as a forum for the Department to engage provincial and territorial counterparts on the development of the proposed Regulations. The first group is at the working-level and the second one is an Assistant Deputy Minister committee. Attendees included representatives

règlement pour la catégorie des combustibles liquides, et continuera d'avoir lieu durant l'élaboration du règlement de la catégorie des combustibles gazeux et solides.

Établi en janvier 2018, le comité consultatif multipartite (CCM) s'est réuni périodiquement tant par webinar qu'en personne pour fournir au Ministère un forum qui lui permette de faire le bilan des progrès réalisés auprès des parties intéressées et a donné l'occasion à ces dernières de présenter des conseils et des commentaires sur le projet de règlement. Ce comité a une représentation pancanadienne; les membres viennent d'associations clés de l'industrie, du milieu universitaire, des ONGE, des gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres ministères fédéraux. Quatre réunions ont eu lieu en 2018, auxquelles ont participé jusqu'à 250 personnes, sur les 700 personnes invitées. En 2019, deux réunions ont eu lieu en juillet pour présenter l'approche réglementaire proposée, avec une participation estimée à 300 personnes. Une réunion a eu lieu en juillet 2020 pour résumer les changements proposés depuis 2019.

Établi en janvier 2018, le groupe de travail technique (GTT) consiste en un plus petit groupe de parties réglementées et d'autres partenaires clés, par exemple des représentants de l'industrie du biocarburant, des gouvernements provinciaux et territoriaux, et du secteur de l'électricité. Les progrès et la rétroaction reçus du GTT sont transmis au CCM. Au-delà de ses membres principaux, le GTT a invité des experts techniques et de certains secteurs à présenter leurs points de vue sur des questions précises, à mesure qu'elles émergeaient. Le groupe de travail compte environ 60 membres. Neuf réunions (en personne ou par téléconférence) ont eu lieu en 2018, cinq en 2019 et sept en 2020.

Établi en janvier 2019, le groupe opérationnel chargé des secteurs FIEEC a pour but de faire des consultations supplémentaires ciblées concernant le projet de règlement. Il est pour le Ministère un forum d'écoute qui permet de comprendre les préoccupations partagées par les secteurs FIEEC et d'explorer les options de création d'unités de conformité pour ces secteurs en vertu du projet de règlement. Il compte environ 40 membres, soit un représentant de chacune des associations industrielles participant au GTT sur la Norme sur les combustibles propres, ainsi que des représentants de compagnies qu'aucun membre du GTT ne représente. Les associations industrielles qui ne sont pas membres du GTT, mais font partie des secteurs FIEEC étaient invitées. Au total, cinq réunions ont eu lieu en 2019 et des représentants ont été invités à assister aux séances de juin 2020 du GTT.

Deux groupes de travail fédéral-provincial-territorial ont été établis en tant que forum permettant au Ministère de mobiliser ses homologues provinciaux et territoriaux au sujet de l'élaboration du projet de règlement. Le premier groupe est au niveau opérationnel et le deuxième est au niveau des sous-ministres adjoints. Ils comptaient des



from each province and territory. Five meetings were held in 2017, five meetings were held in 2018, three meetings were held in 2019 and two in 2020.

In addition to the specific committees mentioned above, the Department has conducted many ongoing bilateral meetings with interested parties and stakeholders since 2017. The proposed Regulations have also been raised within other forums, including the Multi-Stakeholder Committee on GHG Regulatory Measures and Programs and the Joint Working Group on the Future Vision for Canada's Oil and Gas Industry. Overall, the Department has conducted hundreds of hours of bilateral meetings with provinces, territories, and individual stakeholders, in addition to participating and chairing formal committees.

#### Updates and engagement process since the 2019 Proposed Regulatory Approach

Since the Proposed Regulatory Approach was published in June 2019, the onset of the COVID-19 pandemic and further analysis of stakeholder feedback led to some updates to the design of the proposed Regulations. A key change relates to the CI stringency of the proposed Regulations. In June 2020, the Minister announced to the TWG that the stringency of the proposed Regulations would be changed in order to help mitigate the impacts of the COVID-19 pandemic on industry stakeholders and at the same time ensure that the proposed Regulations remain on track to deliver significant GHG emission reductions by 2030. The first three years of the proposed Regulations would see a reduction in stringency while the 2030 stringency has been increased from 10 gCO<sub>2</sub>e/MJ to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ. Other updates included more details on quantification methods, LUB criteria, the compliance fund mechanism and CCM, and a review process of the proposed Regulations. Material from these sessions is available upon request.

To inform these changes, two consultation sessions took place in June 2020 with the Federal-Provincial-Territorial Working Groups. Five consultation sessions were held in June 2020 with the TWG, and representatives from the Federal-Provincial-Territorial Working Groups and the EITE Task Group were invited to participate. These sessions included a focused session on updates to the CBA framework since February 2019. Following the June consultations, a session was held with the MSCC in July 2020 to present the proposed updates to the regulatory design. Bilateral meetings were also held throughout the summer of 2020 with stakeholders to further discuss their feedback on the updated regulatory design. Additionally, information sessions regarding LUB criteria, took place in July and August 2020 with Provincial and Territorial counterparts, as well as TWG members.

représentants de chaque province et territoire. Cinq réunions ont eu lieu en 2017, cinq en 2018, trois en 2019 et deux en 2020.

En plus des réunions avec les comités susmentionnés, le Ministère a tenu de nombreuses réunions bilatérales sur une base continue avec des parties intéressées et des intervenants depuis 2017. Le projet de règlement a également fait l'objet de discussions à d'autres occasions, notamment lors de réunions du comité multipartite sur les mesures et les programmes réglementaires relatifs aux GES et du groupe de travail conjoint sur la vision d'avenir pour l'industrie pétrolière et gazière du Canada. Dans l'ensemble, le Ministère a tenu des centaines d'heures de réunion bilatérales avec les provinces, les territoires et des intervenants individuels, en plus de participer à ces comités officiels et d'en assurer la présidence.

#### Mises à jour et processus de participation depuis l'approche réglementaire proposée de 2019

Depuis que l'approche réglementaire proposée a été publiée en juin 2019, la pandémie de COVID-19 et une analyse plus approfondie de la rétroaction des intervenants ont conduit à quelques mises à jour de la conception du projet de règlement. Un changement majeur porte sur la rigueur des exigences en matière d'IC. En juin 2020, le ministre a annoncé au groupe de travail technique que les exigences de réduction de l'IC du projet de règlement seraient modifiées afin d'aider à atténuer les impacts de la pandémie de la COVID-19 sur les acteurs de l'industrie tout en garantissant que le projet reste sur la bonne voie pour que d'importantes réductions d'émissions de GES puissent être atteintes d'ici 2030. Les trois premières années verraient une réduction des exigences, mais les exigences pour 2030 augmenteraient, passant de 10 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ. Parmi les autres mises à jour, citons : davantage de détails sur les méthodes de quantification, les critères de l'UTB, le mécanisme de fonds aux fins de conformité et le MCU, et un processus d'examen du projet de règlement. Le matériel de ces sessions est disponible sur demande.

Pour fournir plus de renseignements sur les changements apportés, deux séances de consultation ont été tenues en juin 2020 avec les groupes de travail fédéral-provincial-territorial (GT-FTP). Cinq séances de consultation ont été tenues en juin 2020 avec le groupe de travail technique, auxquelles des représentants des GT-FTP et du groupe opérationnel sur les secteurs FIEEC ont été invités à participer. Ces séances comprenaient une séance ciblée sur les mises à jour apportées au cadre d'ACA depuis février 2019. À la suite des consultations de juin, une séance a été tenue avec le comité consultatif multipartite en juillet 2020 pour présenter ces mises à jour à conception réglementaire proposée. Des réunions bilatérales ont également eu lieu tout l'été 2020 avec des intervenants pour continuer de discuter de leur rétroaction sur la conception réglementaire mise à jour. Finalement, des

### Engagement process for the development of the Lifecycle Analysis Model

To inform the development of the LCA Model which is required to support the implementation of the proposed Regulations, stakeholders have been engaged on this component since 2019. At the very initial stages of development of the Fuel LCA Model, stakeholders were engaged in reviewing the fossil fuel baseline values by participating in the CFS TWG and providing comments over the summer of 2019. Following this process, a critical review was carried out by a committee of technical and LCA experts that reviewed and commented on the methods and data used in the LCA of fossil fuel pathways to ensure conformity with lifecycle assessment requirements and guidelines set out in the ISO 14 040/44 standards by the International Standards Organization. Based on the critical review and stakeholders' comments, the fossil fuel baseline values were updated.

An update on the Fuel LCA Model was provided during the summer of 2020 to the TWG, MSCC, EITE representatives and Federal-Provincial-Territorial Working Groups in a series of webinars and bilateral meetings. In winter 2021, TWG members will have the opportunity to review the methodological approach used to develop the default low carbon fuel CI values and provide comments. Comments from stakeholders would be considered in updates to the methodology and for the low carbon fuel CI values throughout the summer of 2021.

Prior to the public launch of the Fuel LCA Model, the Department will form a Steering Technical Advisory Committee (STAC) with membership from industry, academia, the Government of Canada, and ENGOs that have expertise in life cycle assessment, GHG quantification, and/or GHG credit trading schemes. The role of the STAC is to provide ongoing technical support and feedback with respect to the development, update, and maintenance of the Fuel LCA Model. In addition, a provincial and territorial committee will be formed to act as a forum for discussion regarding how the proposed Regulations would interact with existing provincial and territorial policies and programs, and to identify any additional needs provinces and territories may have in relation to the Fuel LCA Model.

séances d'information sur les critères de l'UTB ont été tenues en juillet et en août 2020 avec les homologues provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec des membres du groupe de travail technique.

### Processus de participation pour l'élaboration du modèle d'analyse du cycle de vie

Afin d'éclairer l'élaboration du modèle ACV, qui est nécessaire pour soutenir la mise en œuvre du projet de règlement, les intervenants ont été consultés sur ce volet depuis 2019. Aux toutes premières étapes de l'élaboration du modèle ACV des combustibles, les intervenants ont contribué à l'examen des valeurs de base des combustibles fossiles en participant au groupe de travail technique sur la NCP et en fournissant des commentaires durant l'été 2019. Après cela, une revue critique a été réalisée par un comité formé d'experts techniques et d'experts de l'ACV qui ont étudié et commenté les méthodes et les données utilisées dans l'ACV des filières de distribution des combustibles fossiles afin de garantir qu'elles étaient conformes aux exigences et aux directives en matière d'évaluation du cycle de vie énoncées dans les normes ISO 14040/44 de l'Organisation internationale de normalisation. Les valeurs de base des combustibles fossiles ont été mises à jour en fonction de cette revue critique et des commentaires des intervenants.

Une mise à jour sur le modèle ACV des combustibles a été fournie durant l'été 2020 au GTT, au CCM, aux représentants des secteurs FIEEC et aux groupes de travail FTP au moyen de webinaires et de réunions bilatérales. À l'hiver 2021, les membres du GTT auront l'occasion d'examiner l'approche méthodologique utilisée pour établir les valeurs par défaut de l'IC des combustibles à faible IC et de fournir des commentaires à ce sujet. Les commentaires des intervenants seront pris en compte dans la mise à jour de la méthode et des valeurs d'IC des combustibles à faible IC tout au long de l'été 2021.

Avant le lancement public du modèle ACV des combustibles, le Ministère formera un comité technique consultatif directeur (CTCD) comprenant des membres de l'industrie, du milieu universitaire, du gouvernement du Canada et des ONGE qui possèdent de l'expertise dans l'analyse du cycle de vie, la quantification des GES et/ou les systèmes d'échange de crédits de GES. Le rôle de ce comité est de fournir en continu un soutien technique et de la rétroaction en ce qui concerne l'élaboration, la mise à jour et l'entretien du modèle ACV des combustibles. De plus, un comité provincial et territorial sera formé pour agir à titre de plateforme de discussion sur la façon dont le projet de règlement interagirait avec les politiques et programmes provinciaux et territoriaux existants et pour cerner tout besoin additionnel que pourraient avoir les provinces et les territoires relativement au modèle ACV des combustibles.

## CEPA National Advisory Committee consultations

In accordance with subsection 140(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* the Department offered to consult on the proposed Regulations with representatives from provincial, territorial and Indigenous governments through the CEPA National Advisory Committee.

### Summary of key concerns

Stakeholders expressed a diverse range of views on the proposed Regulations, including concerns and recommendations on the various design elements outlined in the Proposed Regulatory Approach, preceding publications and the June 2020 consultations. A summary of the key issues is provided below.

### Trajectory of the annual carbon intensity reduction requirement

A number of primary suppliers consulted were concerned that the annual CI reduction requirement in the 2019 Proposed Regulatory Approach was too high for the initial compliance year 2022, while others noted that the stringency overall was too high. Some argued that there was not enough lead-in time for new technologies and investments. In addition, primary suppliers expressed concerns about the potential for an insufficient supply of global biofuels, which would increase the risk of a shortfall of credits in the market. Primary suppliers and EITE stakeholders also recommended that the CI requirements be lowered for the first compliance year, compliance flexibilities (such as an earlier credit creation period, increased or unlimited cross-class credits trading) be expanded, and for a generic method for facility improvements to be established. These concerns have been reiterated during the ongoing COVID-19 pandemic period, as the oil and gas sector continues to face financial and liquidity challenges due to low oil prices.

Low carbon fuel producers (i.e. credit creators) and ENGOs recommended that the stringency of the annual CI reduction requirement should be increased, or extended beyond 2030 to provide a long-term signal for clean fuel investments. In general, stakeholders recommended that a safeguard mechanism be in place to address unprecedented events, such as a public health pandemic, to

## Consultations du comité consultatif national de la LCPE

Conformément au paragraphe 140(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le Ministère a offert de tenir des consultations sur le projet de règlement avec des représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones par le biais du comité consultatif national de la LCPE.

### Résumé des préoccupations principales

Les intervenants ont exprimé divers points de vue sur le projet de règlement, y compris des préoccupations et des recommandations sur les divers éléments de conception présentés dans l'approche réglementaire proposée, les publications précédentes et les consultations de juin 2020. Un résumé des enjeux principaux est fourni ci-dessous.

### Trajectoire de l'exigence de réduction annuelle de l'intensité en carbone

Un certain nombre des fournisseurs principaux consultés craignaient que l'exigence de réduction annuelle de l'IC présentée dans l'approche réglementaire proposée en 2019 soit trop élevée pour la première période de conformité, en 2022, alors que d'autres faisaient remarquer que l'exigence était trop stricte de manière générale. Certains ont fait valoir qu'il n'y avait pas suffisamment de temps pour se préparer en ce qui a trait aux nouvelles technologies et aux investissements. De plus, des fournisseurs principaux ont indiqué qu'il était possible que l'approvisionnement en biocarburants mondiaux soit insuffisant, ce qui augmenterait le risque d'un manque d'unités de conformité dans le marché. Les fournisseurs principaux et les intervenants des industries FIEEC ont également recommandé que les exigences en matière d'IC soient réduites pour la première année de conformité, qu'il doive y avoir plus de souplesse en matière de conformité (comme une période de création d'unités de conformité commençant plus tôt, et un échange d'unités de conformité entre les catégories accru ou illimité) et qu'une méthode générique pour les améliorations des installations soit élaborée. Ces préoccupations ont été réitérées en raison de la pandémie de COVID-19 qui est toujours en cours alors que le secteur gazier et pétrolier continue de faire face à des problèmes financiers et de manque de liquidité en raison du faible prix du pétrole.

Les producteurs de combustibles à faible IC (les créateurs d'unités de conformité) et les ONGE ont recommandé des exigences de réduction annuelle de l'IC plus strictes, ou qui sont prolongées au-delà de 2030, afin de donner un signal à long terme pour les investissements dans les combustibles propres. De manière générale, les intervenants ont recommandé qu'un mécanisme de filet de sécurité soit

temporarily suspend or scale back requirements under the proposed Regulations.

The design of the proposed Regulations takes into account the cost impacts for regulated parties to comply with its requirements. To assist with the oil and gas industry's recovery from the economic and financial impacts associated with the COVID-19 pandemic, changes were made to the CI reduction requirements outlined in the 2019 Proposed Regulatory Approach and the proposed design that was consulted on in June 2020. For example, the CI trajectory starts later and at a lower level. The CI reduction requirements would come into force on December 1, 2022, instead of on June 1, 2022. The Department also decreased the CI reduction requirement in 2022 from 3.6 gCO<sub>2</sub>e/MJ to 2.4 gCO<sub>2</sub>e/MJ. These adjustments are intended to give primary suppliers additional time to make investments to meet their CI reduction requirements. To ensure CI reduction requirements remain on track to deliver significant GHG emission reductions by 2030, the Department has increased the CI stringency in 2030 from 10 gCO<sub>2</sub>e/MJ to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ. This decision was taken after a careful review of the state of the oil and gas sector and expected emissions reductions outcomes from the proposed Regulations.

In addition, the proposed Regulations allow early credit creation for actions as of registration of the final Regulations. Based on the stringency in the CI trajectory for primary suppliers, an increasing number of oil and gas corporations are expanding, or are considering expansion into low-carbon fuels to comply with the proposed Regulations.

#### Compliance Category 1: Greenhouse gas reductions along the lifecycle of fossil fuels to reduce carbon intensity

Several primary suppliers raised concerns regarding the potential for limited credit creation opportunities to comply with the proposed Regulations. As such, they requested greater flexibility to meet their CI reduction requirements (see trajectory and market design comments above). However, ENGOs, low carbon fuel suppliers, and end-use fuel switching credit creators have recommended that credits created from Compliance Category 1 be limited to a certain percentage of the annual obligation in order to ensure market signals are created to incentivize investment in low-carbon fuels. Regarding the quantification methods for credit creation presented in the June 2020 consultations, primary suppliers recommended the inclusion of an energy efficiency quantification method. During these consultations, a technology penetration rate of 5% was first considered as one of the criteria used to assess

en place pour répondre aux événements sans précédent, comme une pandémie de santé publique, afin de suspendre temporairement ou de réduire les exigences du projet de règlement.

La conception du projet de règlement prend en compte l'impact de se conformer aux exigences sur les coûts des parties réglementées. Afin d'aider l'industrie gazière et pétrolière à se relever des effets économiques et financiers associés à la pandémie de COVID-19, des changements ont été apportés à la fois aux exigences de réduction de l'IC présentées dans l'approche réglementaire proposée de 2019 et à la conception proposée en 2020 qui a fait l'objet de consultations. Par exemple, les exigences de réduction de l'IC commencent plus tard et à un niveau plus bas. Les exigences de réduction entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2022 au lieu du 1<sup>er</sup> juin 2022. Le Ministère a aussi réduit l'exigence en 2022, la faisant passer de 3,6 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ à 2,4 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ. Ces ajustements visent à fournir du temps supplémentaire aux fournisseurs principaux pour faire des investissements afin de satisfaire à leurs exigences de réduction. Pour veiller à ce que les exigences continuent de permettre l'atteinte de réductions d'émissions de GES significatives d'ici 2030, le Ministère a augmenté l'exigence de réduction de l'IC en 2030 de 10 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ. Cette décision a été prise après un examen minutieux du secteur gazier et pétrolier et des effets escomptés du projet de règlement en ce qui a trait aux réductions d'émissions.

De plus, le projet de règlement permet la création anticipée d'unités de conformité pour les mesures de réductions dès la date d'enregistrement de la version définitive du règlement. Considérant la rigueur de la trajectoire des exigences de réduction de l'IC pour les fournisseurs principaux, un nombre croissant d'entreprises du secteur gazier et pétrolier élargissent déjà ou envisagent d'élargir leurs activités aux combustibles à faible IC pour se conformer au projet de règlement.

#### Catégorie de conformité 1 : Réduction de l'intensité en carbone des combustibles fossiles le long du cycle de vie

Plusieurs fournisseurs principaux ont soulevé des préoccupations quant au fait que les possibilités de création d'unités pour se conformer au projet de règlement soient limitées. Ils ont donc demandé à avoir une plus grande souplesse pour respecter leurs exigences de réduction de l'IC (voir les commentaires sur la trajectoire et la conception du marché). Toutefois, les ONGE, les fournisseurs de combustibles à faible IC et les créateurs d'unités de conformité par le changement spécifié de combustibles par l'utilisateur final ont recommandé que les unités de conformité créées à partir de la catégorie 1 soient limitées à un certain pourcentage de l'exigence de réduction annuelle afin d'envoyer des signaux au marché visant à inciter l'investissement dans les combustibles à faible IC. En ce qui concerne les méthodes de quantification pour la création des unités de conformité présentées dans les

additionality. In other words, if a certain project type has a technology penetration rate higher than 5%, a technological or financial barrier would need to be identified in order to meet the criteria for additionality. Some provinces and EITs also raised concerns on the additionality assessment and its 5% penetration rate requirement, noting the assessment is not aligned with other compliance categories and that the penetration rate is too low. Primary suppliers also expressed concern that the five-year crediting period that was initially proposed for eligible projects other than carbon, capture and storage is too short and has the risk to restrict credit creation opportunities. Lastly, primary suppliers recommended that it be possible to create credits retroactively, as of July 1, 2017.

The Department has carefully reviewed all comments received on reducing GHG emissions and meeting CI reduction requirements. In response to primary suppliers' concerns regarding there being too few credit creation opportunities, the Department is undertaking the development of a generic quantification method in order to incent early investments and innovative technologies. Furthermore, the decrease in the 2022 CI reduction requirement and roll over of compliance units from the RFR would result in no additional action being required on behalf of primary suppliers in the first year of the proposed Regulations coming into force. The CI reduction requirement trajectory would then increase slowly and linearly year-over-year to allow lead time for investments, and the trajectory would be revised in 2030 to reflect the declining CI of fuels. Moreover, the first review of the proposed Regulations would allow the Department to take stock of the current state of fossil fuels and their CIs.

Concerning stakeholders' recommendation to put a limit on credits created from Compliance Category 1, the Department found that placing a credit limit on this category for projects that are undergoing an additionality assessment at the project type level would go against the principal goals of the proposed Regulations, which is to reduce the lifecycle CI of fossil fuels and achieve incremental reductions. It would also reduce the compliance flexibility of the proposed Regulations and would decrease the availability of credits in the market. However, placing a credit limit of 10% while developing separate and more streamlined additionality criteria at the project level for

consultations de juin 2020, les fournisseurs principaux recommandaient l'inclusion d'une méthode de quantification pour les projets d'efficacité énergétique. Durant ces consultations, un taux de pénétration des technologies de 5 % a tout d'abord été envisagé comme faisant partie des critères utilisés pour évaluer l'additionnalité. En d'autres termes, si un certain type de projet avait un taux supérieur à 5 %, un obstacle technologique ou financier devrait être déterminé pour satisfaire aux critères d'additionnalité. Certaines provinces et industries FIEEC ont également soulevé des préoccupations au sujet de l'évaluation de l'additionnalité et de son exigence de taux de pénétration de 5 %, faisant remarquer que l'évaluation ne s'aligne sur aucune autre catégorie de conformité et que le taux de pénétration est trop faible. Des fournisseurs principaux s'inquiétaient également que la période initiale proposée de création d'unités de conformité de cinq ans pour les projets admissibles, autre que la capture et le stockage du carbone, soit trop courte et étaient d'avis que cela risquait de restreindre les possibilités de création d'unités de conformité. Enfin, les fournisseurs principaux ont recommandé qu'il soit possible que les unités de conformité soient créées rétroactivement à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017.

Le Ministère a minutieusement étudié tous les commentaires reçus sur la réduction des émissions de GES et le respect des exigences de réduction de l'IC. En réponse aux préoccupations des fournisseurs principaux quant au nombre trop faible de possibilités de création des unités de conformité, le Ministère entreprend actuellement l'élaboration d'une méthode de quantification générique afin d'inciter les technologies innovatrices et les investissements précoces. En plus, il est d'avis qu'en raison de la diminution de l'exigence de réduction de l'IC pour l'année 2022 et la conversation des unités de conformité acquises en vertu du RCR, les fournisseurs principaux n'auraient aucune mesure supplémentaire à prendre lors de la première année de l'entrée en vigueur du projet de règlement. La trajectoire de l'exigence de réduction de l'IC augmenterait progressivement et linéairement d'une année à l'autre afin de fournir plus de temps pour faire des investissements, et serait révisée en 2030 pour refléter l'IC décroissante des combustibles. De plus, le premier examen du projet de règlement permettrait au Ministère de répertorier l'état des combustibles fossiles et leur IC à ce moment.

En ce qui concerne la recommandation des intervenants de limiter les unités de conformité créées dans la catégorie de conformité 1, le Ministère trouve qu'imposer une limite pour cette catégorie pour les projets qui font l'objet d'une évaluation d'additionnalité au niveau du type de projet irait à l'encontre des objectifs principaux du projet de règlement, qui sont de réduire l'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles et de réaliser des réductions différentielles. La souplesse en matière de respect de la conformité s'en trouverait réduite et moins d'unités de conformité seraient disponibles sur le marché. Cependant, mettre une limite d'unité de conformité de 10 % tout

the generic quantification method would provide compliance flexibility while mitigating risks associated with the additionality assessment. Given that all other quantification methods would undergo the additionality assessment at the project type level, there is no credit limit on all other project types.

Concerning the quantification methods, the Department is now developing a generic quantification method. Projects such as energy efficiency, cogeneration, electrification and methane reductions could be recognized under the generic quantification method (QM) provided they meet the eligibility criteria. Existing quantification methods would be eliminated as incremental technological innovation becomes business as usual and new quantification methods would be added as clean technology advances. Regarding the penetration rate of 5%, one of the criteria used to assess additionality in all quantification methods other than the generic quantification method, the Department has added an additional flexibility: the penetration rate must be less than 5% or no more than five facilities, which is appropriate. As long as one of these criteria is fulfilled, then no further assessment of additionality is needed, reducing burden. This added flexibility recognizes that in some sectors with few facilities, the 5% may be more easily exceeded and provides another option of no more than five facilities as an alternative threshold. On the crediting period, the Department changed the time period to 20 years with one renewal period of 5 years for carbon capture and storage projects and 10 years with one renewal period of 5 years for other projects to better align with existing provincial and federal regulations (such as the Alberta Emission Offset System) and carbon credit systems.

#### Compliance Category 2: Supplying low-carbon fuels

A number of low carbon fuel producers and ENGOs emphasized the need to have a strong demand signal for low carbon fuel investment, with concerns that the inclusion of compliance flexibility mechanisms (such as the compliance fund mechanism) and the adoption of Compliance Category 1 would impede this signal. Limiting compliance through Compliance Category 1, increasing the stringency of the CI target, or including a safety net that would review the level of compliance through this category in 2025 was recommended to support a market signal for low-carbon fuels. The Department expects that the stringency of the proposed Regulations in 2030 is high

en élaborant des critères d'additionnalité distincts et plus rationalisés au niveau du projet pour la méthode de quantification générique permettrait une flexibilité de conformité tout en atténuant les risques associés à l'évaluation de l'additionnalité. Étant donné que toutes les autres méthodes de quantification seraient soumises à l'évaluation de l'additionnalité au niveau du type de projet, il n'y aurait aucune limite d'unités de conformité pour tous les autres types de projets.

En ce qui concerne les méthodes de quantification, le Ministère élabore actuellement une méthode de quantification générique. Des projets comme l'efficacité énergétique, la cogénération, l'électrification et les réductions du méthane pourraient être reconnus en vertu de cette méthode de quantification générique à condition de satisfaire à tous les critères d'admissibilité. Les méthodes de quantification existantes seraient éliminées à mesure que les innovations technologiques deviendraient des pratiques courantes et de nouvelles méthodes de quantification seraient ajoutées pour suivre les avancées dans les technologies propres. Pour ce qui est du taux de pénétration de 5 %, l'un des critères utilisés pour évaluer l'additionnalité, dans toutes les méthodes de quantification autre que la méthode de quantification générique, le Ministère a ajouté une flexibilité supplémentaire: le taux de pénétration doit être inférieur à 5 % ou d'au plus cinq installations, le cas échéant. Tant que l'un de ces critères est rencontré, aucune autre évaluation de l'additionnalité ne sera nécessaire, réduisant ainsi le fardeau. Cette flexibilité supplémentaire reconnaît que, dans certains secteurs avec peu d'installations, le 5 % pourrait être plus facilement dépassé et elle fournit l'option de ne pas excéder cinq installations. Pour ce qui est de la période de création d'unité de conformité, le Ministère l'a fait passer à 20 ans, avec une seule période de renouvellement de 5 ans pour les projets de captage et de stockage du carbone et à 10 ans, avec une seule période de renouvellement de 5 ans, pour les autres projets, afin qu'elle soit plus similaire aux réglementations provinciales et fédérales existantes et les régimes de création de crédits de carbone (comme le Cadre du système de crédits compensatoire de l'Alberta).

#### Catégorie de conformité 2 : Fourniture de combustibles à faible intensité en carbone

Un certain nombre d'ONGE et de producteurs de combustibles à faible IC ont insisté sur la nécessité d'envoyer un signal fort au marché pour stimuler les investissements dans les combustibles à faible IC et se sont dits inquiets que l'inclusion de mécanismes de flexibilité du marché (comme le fonds) et l'adoption de la catégorie de conformité 1 nuise à ce signal. Il a été recommandé de limiter les unités de conformité dans la catégorie de conformité 1, d'augmenter les exigences de réduction de l'IC ou d'intégrer un filet de sécurité qui examinerait le degré de conformité au moyen de la catégorie 1 en 2025 afin de favoriser un signal au marché pour les investissements dans les

enough that there would be sufficient demand for biofuels (more detailed analysis on this is provided in the section on *Benefits and costs*).

Feedstock availability concerns were raised regarding the supply for low-carbon fuels, as well as concerns on indirect land-use change and implications to biodiversity. On feedstock availability, some primary suppliers and low carbon fuel producers highlighted a risk for low feedstock supply, in particular for advanced biofuels, and its implications for credit creation. They voiced concerns that existing technologies for advanced biofuels are not currently commercially viable and therefore could not significantly contribute to reducing liquid fossil fuel CIs. Some stakeholders also suggested the use of mass balance to align with other jurisdictions that have implemented regulatory requirements for credit creation.

The Department has reviewed all comments received relating to low-carbon fuels and feedstock and has considered their implications for the design of the proposed Regulations. The Department expects that there would be sufficient supply of low-carbon fuels to enable compliance with the proposed Regulations in 2030 (see section on *Compliance Category 2: Supplying low-carbon fuels* for more detail).

#### Land-use and biodiversity criteria

As a signatory to the international Convention on Biological Diversity, Canada is committed to responsible stewardship of its biological resources and to the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development. To prevent negative land use and biodiversity impacts from increased harvesting of feedstock for biofuel production, the Department released the proposed Land Use and Biodiversity (LUB) criteria for the proposed Regulations in April 2019. Only feedstocks that adhere to the LUB criteria would be able to create credits under the proposed Regulations.

Comments on the first iteration of the LUB criteria largely centred on preventing land-use change in areas with high carbon stock, how crops associated with high indirect land-use change (ILUC) would be treated, and how

combustibles à faible intensité en carbone. Le Ministère s'attend à ce que le projet de règlement en 2030 soit assez strict pour stimuler une demande suffisante en biocombustibles (une analyse plus détaillée est présentée à la section *Avantages et coûts*).

Des préoccupations ont été soulevées quant à la disponibilité des charges d'alimentation relatives à l'approvisionnement en combustibles à faible IC, et d'autres inquiétudes ont été exprimées au sujet des changements indirects dans l'utilisation des terres et leurs incidences sur la biodiversité. En ce qui a trait à la disponibilité des charges d'alimentation, certains fournisseurs principaux et producteurs de combustibles à faible IC ont souligné un risque de faible approvisionnement en charges d'alimentation, plus particulièrement pour les biocombustibles avancés, et les incidences sur la création des unités de conformité. Ils ont exprimé leurs inquiétudes au sujet des technologies existantes pour les biocombustibles avancés qui ne sont pas commercialement viables par conséquent ne pourraient contribuer de manière importante à la réduction de l'IC des combustibles fossiles liquides. Certains intervenants ont aussi proposé l'utilisation du bilan masse afin d'assurer l'harmonisation avec les autres administrations ayant mis en place des exigences réglementaires pour la création des unités de conformité.

Le Ministère a examiné tous les commentaires reçus portant sur les combustibles à faible IC et les charges d'alimentation et a considéré leurs incidences dans le cadre de la conception du projet de règlement. Le Ministère s'attend à ce qu'il y ait un approvisionnement suffisant en combustibles à faible IC pour permettre la conformité au projet de règlement (voir la section *Catégorie de conformité 2 : Fourniture de combustibles à faible intensité en carbone* pour de plus amples renseignements).

#### Critères liés à l'utilisation des terres et à la biodiversité (UTB)

À titre de signataire de la Convention internationale sur la diversité biologique, le Canada s'est engagé à gérer de manière responsable ses ressources biologiques et contribue au développement durable dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. Pour prévenir les impacts négatifs sur l'utilisation des terres et la biodiversité liés à l'augmentation de la récolte des charges d'alimentation pour la production des biocarburants, le Ministère a proposé et publié les critères liés à l'utilisation des terres et la biodiversité (l'UTB) en avril 2019, en vue de les intégrer dans le projet de règlement. Seules les charges d'alimentation qui satisfont aux critères de l'UTB pourraient créer des unités de conformité en vertu du projet de règlement.

Les commentaires sur la première version des critères liés à l'UTB portaient principalement sur la prévention des changements dans l'utilisation des terres dans les zones renfermant un important stock de carbone, la façon dont

sustainable management of forest harvesting would be ensured. Some credit creators requested the inclusion of quantified CI factors to incorporate indirect land use change. A second draft of the criteria was published in August 2019.

The Department proposed several changes to the LUB criteria to the TWG in June 2020. Those proposed changes sought to strengthen some aspects of the LUB criteria, and to ensure the criteria are measurable and verifiable. The changes also added a list of feedstock types exempt from the LUB criteria, modified the material balance approach, and revised the definitions of forest, grassland, and wetland.

The proposed Regulations include additional changes made following the June 2020 consultation sessions with stakeholders. The June proposal prohibited credit creation for feedstocks harvested in any protected areas designated by international organizations. The proposed Regulations respond to recommendations from provinces and territories by limiting this restriction to protected areas designated by international organizations if they have been ratified by the national and sub-national jurisdictions in which the feedstock was harvested.

Other comments related to the risk of fraud related to the list of feedstocks not subject to the LUB criteria, citing experience in the EU where some feedstocks have been falsely claimed to be waste (which is not subject to the EU's equivalent of the proposed LUB criteria). Some stakeholders requested that criteria be revisited that prevent credit creation for feedstocks harvested within 30 meters of a water body (i.e. in riparian zones). Many suggested that adherence to existing provincial riparian zone regulations should satisfy the LUB riparian criterion. On crop expansion requirements that prevent credit creation for feedstocks harvested in forests, wetlands and grasslands since 2008, the Department received comments noting that there is insufficient GIS data for the proposed 2008 baseline. Finally, several stakeholders recommended that the proposed Regulations recognize that adherence to provincial requirements for agriculture and forestry practices should satisfy all of the proposed Regulation's LUB criteria, and aggregate compliance was also requested as an option for credit creators to come into compliance with the LUB criteria.

seraient traitées les cultures associées à un changement indirect important de l'utilisation des terres, et la façon dont serait assuré l'aménagement et l'exploitation durable des forêts. Certains créateurs d'unités de conformité ont demandé l'adoption de facteurs d'IC quantifiés afin d'intégrer les changements indirects dans l'utilisation des terres. Une deuxième version des critères liés à l'UTB a été publiée en août 2019.

Le Ministère a proposé plusieurs modifications aux critères liés à l'UTB qui ont été présentées au Groupe de travail technique en juin 2020. Les changements proposés visaient à renforcer certains aspects des critères liés à l'UTB et à veiller à ce que les critères soient mesurables et vérifiables. Les changements comprenaient l'ajout d'une liste de types de charges d'alimentation non visées par les critères d'UTB, des modifications à l'approche du bilan masse et des définitions révisées de forêt, prairie, et milieu humide.

Le projet de règlement comprend d'autres changements apportés suite aux séances de consultation avec les intervenants en juin 2020. Dans la proposition en juin 2020, la création d'unités de conformité était interdite pour les charges d'alimentation récoltées dans toutes les zones protégées désignées par des organisations internationales. Le projet de règlement suit les recommandations des provinces et des territoires en limitant cette interdiction aux zones protégées désignées par des organisations internationales si elles ont été ratifiées par les gouvernements nationaux et infranationaux dans lesquelles les charges d'alimentation ont été récoltées.

D'autres commentaires portaient sur les risques de fraudes relatives à la liste de charges d'alimentation qui ne sont pas assujetties aux critères liés à l'UTB, citant l'expérience de l'Union européenne où certaines charges d'alimentation ont été faussement déclarées comme déchets (lesquels ne sont pas assujettis aux critères de l'Union européenne équivalents aux critères liés à l'UTB). Certains intervenants ont demandé de réexaminer le critère d'UTB qui interdit la création d'unités de conformité pour la récolte des charges d'alimentation à l'intérieur de 30 mètres d'un plan d'eau (c'est-à-dire des zones riveraines). Plusieurs proposaient que le respect des règlements provinciaux existants sur les zones riveraines devrait satisfaire aux critères liés à l'UTB pour les zones riveraines. En ce qui a trait aux exigences relatives à l'expansion des cultures qui interdit la création d'unités de conformité pour la récolte des charges d'alimentation en zones forestières, zones humides et en zones de pâturage depuis 2008, le Ministère a reçu des commentaires indiquant qu'il n'existe pas suffisamment de données SIG pour la valeur de référence proposée de 2008. Finalement,



Following extensive discussions and analysis after the June 2020 consultation sessions, the Department made changes to its proposed LUB criteria requirements. The proposed Regulations provide that any land designated by an international agreement as protected must also be recognized by the jurisdiction to be considered ineligible land for the CFS feedstock harvesting. To address the risk of fraud, the proposed Regulations do not include the “waste multiplier” that is in the EU system to create additional incentives for the use of waste feedstock. For riparian zones, the proposed Regulations recognize national and regional riparian regulations that protect against adverse LUB impacts, include a grandfathering clause to allow credit creation for feedstocks harvested in any riparian zones that were harvested prior to 2020, and allow feedstocks from harvesting in forest riparian zones if the forest harvester has management practices in place to protect the riparian zones and related water bodies. For crop expansion requirements, the Department changed the baseline from January 2008 to January 2020 to better align with the first official signal of the proposed Regulations. As a response to concerns regarding burden and duplication created by the LUB criteria with provincial regulations, the proposed Regulations enable recognition of national or sub-national regulatory frameworks that align with the LUB criteria on a criterion by criterion basis.

Consultations with provinces and territories during the summer of 2020 led to refinement of the indicators that could be used to prove compliance with the LUB criteria in the event of an audit, and to the development of the information requirements for using an aggregate compliance approach in which all suppliers in a jurisdiction that has rules aligned with the LUB criteria would be deemed eligible.

Compliance Category 3: Specified end-use switching in transportation

Electric vehicle (EV) manufacturers, original equipment manufacturers (OEMs), and electricity utilities generally

plusieurs intervenants ont recommandé que le projet de règlement reconnaisse les exigences provinciales relatives aux pratiques en agriculture et en foresterie et que le respect de ces exigences devrait satisfaire aux critères liés à l’UTB. Une approche globale en matière de conformité a également été demandée comme option permettant aux créateurs d’unités de conformité de se conformer aux critères liés à l’UTB.

À la suite de nombreuses discussions et analyses après les séances de consultation de juin 2020, le Ministère a apporté des changements à ses exigences proposées pour les critères d’UTB. Le projet de règlement indique que toute terre désignée dans une entente internationale comme zone protégée doit aussi être reconnue par l’administration pour être considérée comme terre inadmissible à des fins de récolte de charges d’alimentation. Pour atténuer le risque de fraude, le projet de règlement ne comprend pas de « multiplicateurs de déchets » inclus dans le système de l’Union européenne pour créer des incitatifs supplémentaires pour l’utilisation des déchets comme charges d’alimentation. Dans le cas des zones riveraines, le projet de règlement reconnaît les règlements nationaux et régionaux sur la protection des zones riveraines qui protègent contre les effets négatifs relatifs à l’UTB, et intègre une clause de droits acquis pour permettre la création d’unités de conformité pour la récolte de charges d’alimentation dans toutes les zones riveraines avant 2020. Le projet de règlement autorise également les charges d’alimentation provenant de la récolte dans les zones riveraines forestières si cette récolte respecte les pratiques d’aménagement existantes qui protègent les zones riveraines et les plans d’eau associés. En ce qui concerne les exigences relatives à l’expansion des cultures, le Ministère a modifié la valeur de référence de janvier 2008 à janvier 2020 pour correspondre au premier signal officiel du projet de règlement. En réponse aux préoccupations exprimées quant au fardeau et au chevauchement avec les règlements provinciaux créés par les critères d’UTB, le projet de règlement permet la reconnaissance des cadres de réglementation nationaux ou infranationaux qui sont conformes aux critères d’UTB sur la base de chaque critère.

Les consultations avec les provinces et les territoires au cours de l’été 2020 ont donné lieu à un perfectionnement des indicateurs qui pourraient être utilisés pour démontrer le respect des critères d’UTB dans le cas d’une vérification et à l’élaboration des exigences relatives aux renseignements pour utiliser une approche globale en matière de conformité dans laquelle les fournisseurs dans une juridiction ayant des règles harmonisées avec les critères liés à l’UTB seraient considérés éligibles.

Catégorie de conformité 3 : Changement spécifié de combustibles par l’utilisateur final dans les transports

Les manufacturiers de véhicules électriques (VE), les fabricants d’équipement d’origine et les services publics

recommended that they would each be best suited as default credit creators for residential EV charging; however, charging network operators supported utilities as the default credit creator. Utilities highlighted that they are in a better position to understand the sources of electricity being supplied to the grid and the associated CIs. Utilities also believe they are best suited to promote EVs and to invest in infrastructure to support electrification while mitigating costs to the electrical grid and all end users of electricity. Alternatively, primary suppliers generally supported OEMs as default credit creators for EV charging under Compliance Category 3. That being said, OEMs expressed concerns that opportunities to create credits would not be significant, sustained, secure or predictable.

Overall, the majority of stakeholders are supportive of requirements that, in order to be eligible to create credits, home charging data must be accurately measured and of requirements to reinvest the credit revenue resulting from home charging data. Stakeholders were opposed to phasing out credit creation for residential EV charging, noting that would be premature to do so before adoption of EVs becomes common practice in the Canadian market. However, primary suppliers recommended that if they are a charging network operator and create credits for residential or public EV charging to satisfy a portion of their CI reduction requirement, there should be no reinvestment requirement associated with a credit that has not been sold. A few stakeholders recommended eliminating revenue reinvestment requirements altogether, and others suggested expanding the scope of reinvestment requirements to other activities such as education and awareness of EVs. Additionally, some stakeholders recommended expanding end-use fuel switching beyond transportation.

In June 2020, the Department presented a revised proposal for EV credit creation to stakeholders, which included a proposal to phase out residential EV charging credits from 100% in 2026 to 0% in 2030. The Department has reviewed the comments received and assessed the proposed June 2020 approach to end-use fuel switching in transportation. The proposed Regulations were updated to reflect comments received. The default credit creator

de distribution d'électricité ont généralement recommandé qu'ils étaient, chacun d'eux, les mieux placés pour être le créateur d'unités de conformité par défaut pour la recharge résidentielle des VE; toutefois, les exploitants de réseau de recharge appuyaient les services publics comme créateurs d'unités de conformité par défaut. Les services publics ont souligné que ce sont eux qui comprennent le mieux les sources d'électricité fournies au réseau et les intensités en carbone associées. Les services publics estiment aussi qu'ils sont les mieux placés pour faire la promotion des VE et investir dans les infrastructures destinées à appuyer l'électrification tout en atténuant les coûts pour le réseau électrique et pour les utilisateurs d'électricité. Autrement, les fournisseurs principaux appuyaient généralement les fabricants d'équipement d'origine en tant que créateurs d'unités de conformité par défaut pour la recharge des VE pour la catégorie de conformité 3. Cela étant dit, les fabricants d'équipement d'origine ont manifesté des préoccupations quant aux occasions de créer des unités de conformité qui ne seraient pas importantes, soutenues, sécurisées ou prévisibles.

Dans l'ensemble, pour être admissible à la création des unités de conformité, la majorité des intervenants appuient les exigences relatives aux données sur la recharge résidentielle, notamment l'exigence d'une mesure exacte, et sont d'accord avec les exigences relatives au réinvestissement des revenus générés par les unités de conformité découlant des données sur la recharge résidentielle. Les intervenants se sont opposés à l'élimination progressive de la création d'unités de conformité pour les bornes de recharge résidentielle pour le VE, soulignant qu'il serait prématuré de le faire avant que l'adoption des VE ne devienne une pratique courante sur le marché canadien. Toutefois, les fournisseurs principaux ont recommandé que, s'ils sont des exploitants de réseau de recharge et créent des unités de conformité pour la recharge résidentielle ou publique des VE pour satisfaire à une partie de l'exigence de réduction de l'IC, il ne devrait pas y avoir d'exigence de réinvestissement associée à une unité de conformité qui n'a pas été vendue. Quelques intervenants ont recommandé d'éliminer complètement les exigences relatives au réinvestissement des revenus générés par les unités de conformité, et d'autres intervenants ont proposé d'élargir la portée des exigences en matière de réinvestissement vers d'autres activités comme l'éducation et la sensibilisation aux VE. De plus, certains intervenants ont proposé d'étendre les changements spécifiés de combustibles par l'utilisateur final dans les transports à d'autres secteurs.

En juin 2020, le Ministère a présenté une proposition révisée pour la création d'unités de conformité pour les VE aux intervenants qui comprenait un projet visant à éliminer progressivement les unités de conformité provenant de la recharge résidentielle des VE de 100 % en 2026 à 0 % en 2030. Le Ministère a examiné les commentaires reçus et a évalué l'approche proposée de juin 2020 pour les changements de combustible par l'utilisateur final dans les

for residential EV charging would be charging network operators for homes equipped with network-connected charging stations. Credit for residential charging of electric vehicles would be phased out by the end of 2035 for charging stations installed by the end of 2030. Any residential charging station installed after the end of 2030 would not be eligible for credits after 2030. In the proposed Regulations, parties that have the legal right to ownership of the data regarding the amount of electricity that is supplied to EVs and the time it is supplied through network-connected charging stations can create credits. Charging network operators would be required to reinvest 100% of the revenues generated from the sale of credits from residential and public EV charging in financial incentives for EV owners or buyers and expanding charging infrastructure in residential or public locations. There would not be revenue reinvestment requirements for primary suppliers that use their own credits to satisfy a portion of their reduction requirements.

Based on the Departmental analysis, EVs are expected to create the majority of end-use fuel switching credits, where the market can provide significant opportunities for credit creation. At this time, the Department is not considering extending end-fuel switching beyond transportation.

Many stakeholders expressed the desire for additional clarity around how energy efficiency ratio (EER) values were determined. EER values were developed to be representative of the types of vehicles in use in Canada, leading to credit creation based on a comparison to the vehicles being displaced. The EER values would be reviewed over time and may be updated as the energy efficiency of various technologies change over time, and as other more specific fuel and vehicle applications are introduced to the market.

#### Credit market design

Primary suppliers raised concerns over the credit market design, and the potential for credit shortages. As a way to address shortages in credit supply, primary suppliers recommended greater flexibility, including unlimited exchange of credits between different fuel classes, no restriction on credit banking and unrestricted use of the compliance fund mechanism. On the other hand, some credit creators raised concerns that a surplus of credits or

transports. Le projet de règlement a été mis à jour afin de refléter les commentaires reçus. Les créateurs d'unités de conformité par défaut pour la recharge résidentielle des VE seraient les exploitants de réseau de recharge pour les résidences équipées de bornes de recharge connectées à un réseau. La création d'unités de conformité pour la recharge résidentielle des véhicules électriques serait éliminée d'ici la fin 2035 pour les bornes qui auraient été installées avant la fin de 2030. Toute borne de recharge résidentielle installée après la fin de 2030 ne serait pas admissible aux unités de conformité après 2030. Dans le projet de règlement, les parties ayant le droit légal de posséder des données sur la quantité d'électricité fournie aux VE et sur le moment où elle a été fournie par le biais de bornes de recharge connectées au réseau peuvent créer des unités de conformité. Les exploitants de réseau de recharge seraient tenus de réinvestir 100 % des revenus générés par la vente des unités de conformité de la recharge résidentielle et publique des VE dans des mesures incitatives financières pour les propriétaires et les acheteurs de VE et de faire l'expansion des infrastructures de recharge à des emplacements résidentiels ou publics. Il n'y aurait pas d'exigence relative au réinvestissement des revenus pour les fournisseurs principaux qui utilisent leurs propres unités de conformité pour satisfaire à une partie de leurs exigences de réduction.

Selon l'analyse ministérielle, les VE devraient contribuer à la création de la majorité des unités de conformité liées au changement de combustibles par l'utilisateur final, dans les cas où le marché peut offrir d'importantes occasions de création d'unités de conformité. À cette étape, le Ministère ne considère pas étendre le changement de combustibles par l'utilisateur final au-delà du secteur des transports.

De nombreux intervenants ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions sur la façon dont les valeurs du rapport d'efficacité énergétique (REE) ont été déterminées. Les valeurs du REE ont été établies pour être représentatives des types de véhicules utilisés au Canada, et dont l'utilisation entraîne la création d'unités de conformité fondée sur une comparaison avec les véhicules remplacés. Les valeurs du REE seraient examinées avec le temps et pourraient être mises à jour à mesure que l'efficacité énergétique des diverses technologies change au fil du temps, et avec l'introduction sur le marché d'autres types de combustibles et de véhicules ou de nouvelles applications.

#### Conception du marché des unités de conformité

Les fournisseurs principaux ont soulevé des préoccupations quant à la conception du marché des unités de conformité, et quant au potentiel d'un manque d'unités de conformité. Pour aider à combler les manques dans l'offre d'unités de conformité, les fournisseurs principaux ont recommandé plus de flexibilité, y compris l'échange illimité des unités de conformité entre les diverses catégories de combustibles, de n'imposer aucune restriction sur

compliance flexibilities would limit the demand for low-carbon fuels, affecting investments in this sector.

To reduce the risk of a credit shortage, the 2022 CI reduction requirement was lowered in comparison to what had been outlined in the June 2019 Proposed Regulatory Approach. A slow, linear increase of the CI trajectory over time is expected to allow sufficient lead time for investments. In addition, the proposed Regulations impose limits on the proposed flexible compliance options. These include a 10% limit of payment into the compliance fund mechanism, a 10% limit on the trading credits across fuel classes, and a 10% limit on carrying forward a credit obligation. These limits help ensure that a market signal supports investments in low-carbon fuels.

A number of stakeholders requested regular departmental reports on the proposed Regulations using aggregated indicators, such as credit totals, trades and average credit price. The Department plans to release reports using aggregated indicators.

Compliance flexibilities / market stability mechanisms

### **Credit Clearance Mechanism**

Primary suppliers and some provinces raised concern that the price cap of the Credit Clearance Mechanism was too high, while low-carbon fuel suppliers, end-use fuel switching credit creators, and ENGOs noted the price cap was too low. Both stakeholder groups expressed concern that the price ceiling would affect market signals for investments in their respective sectors.

The Credit Clearance Mechanism serves to provide some price certainty to both primary suppliers and credit creators. The Department reviewed existing credit clearing mechanisms in other jurisdictions in the context of a Canadian market. The Department set a credit clearance ceiling price based on a review of credit costs expected in the credit market and the price cap of similar credit clearance mechanisms in California and Oregon.

l'accumulation des unités de conformité et l'utilisation illimitée du mécanisme de fonds à des fins de conformité. Par ailleurs, certains créateurs d'unités de conformité se sont dits inquiets qu'un surplus d'unités de conformité ou trop de flexibilité dans les voies de conformité limite la demande en combustibles à faible IC et ait des incidences sur les investissements dans ce secteur.

Pour réduire le risque d'un manque d'unités de conformité, l'exigence de réduction de l'IC en 2022 a été réduite en comparaison avec ce qui avait été proposé dans l'Approche réglementaire en juin 2019. Une augmentation progressive et linéaire de la trajectoire de l'IC au fil du temps est prévue pour permettre le temps nécessaire à la réalisation d'investissements. En outre, le projet de règlement impose des limites aux mécanismes de flexibilité proposés. Ces mécanismes comprennent une limite de 10 % de la contribution au mécanisme de fonds aux fins de conformité, une limite de 10 % sur l'utilisation d'unités de conformité provenant des autres catégories de combustibles et une limite de 10 % sur le report des exigences de réduction. Ces restrictions aideront à veiller à ce que le signal au marché favorise les investissements dans les combustibles à faible IC.

Un certain nombre d'intervenants ont demandé au Ministère de présenter des rapports périodiques sur le projet de règlement en utilisant des indicateurs globaux, comme le nombre total des unités de conformité, les transactions des unités de conformité et le prix moyen d'une unité de conformité. Le Ministère prévoit publier des rapports en utilisant des indicateurs globaux.

Mécanismes de flexibilité en matière de conformité et de stabilité du marché

### **Marché de compensation des unités de conformité**

Les fournisseurs principaux et certaines provinces se sont dits préoccupés quant à la limite de prix trop élevée du marché de compensation des unités de conformité, tandis que les fournisseurs de combustibles à faible IC, les créateurs d'unités de conformité liées au changement de combustibles par l'utilisateur final et les ONGE ont souligné que la limite de prix était trop basse. Les deux groupes d'intervenants ont indiqué leurs préoccupations quant au plafonnement du prix qui aurait des incidences sur le signal au marché pour les investissements dans leur secteur respectif.

Le marché de compensation des unités de conformité sert à fournir une certaine certitude à l'égard des prix tant aux fournisseurs principaux qu'aux créateurs d'unités de conformité. Le Ministère a examiné les marchés de compensation des unités de conformité existants dans d'autres administrations dans le contexte du marché canadien. Le Ministère a établi un prix plafond en se fondant sur un examen des coûts des unités de conformité attendus sur le

## Compliance fund mechanism

Primary suppliers and some provinces raised concerns that the price ceiling of the compliance fund mechanism is too high, while credit creators and ENGOs noted that the price ceiling is too low. Both stakeholder groups noted that the price ceiling would affect market signals for investments in their respective sectors. In addition, several provincial stakeholders recommended that revenues generated from the compliance fund mechanism be invested in relevant GHG emission reduction programs at the provincial and territorial level.

The compliance fund mechanism ceiling price represents an upper bound of credit costs expected in the credit market. It is expected that many compliance actions would be undertaken at lower cost.

Revenues from the compliance fund mechanism would be disbursed to applicable provincial and territorial programs that meet the criteria set out in the proposed Regulations.

### Exemptions

Several stakeholders recommended that certain sectors be exempted from the proposed Regulations, including rail, marine and aviation. Stakeholders noted that these sectors represent a small portion of domestic consumption of fossil fuels, are subject to international standards, and cost-effective emission reduction pathways are largely non-existent. Alternatively, some stakeholders recommended credit creation under the proposed Regulations for domestic aviation fuel. There was a consensus among stakeholders for continued discussions on the proposed Regulations, the *Output-Based Pricing System Regulations* and international regimes, such as the International Civil Aviation Organization's *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*.

The International Maritime Organization adopted an interim strategy for GHG emissions in 2018, which will be reviewed in 2023. The Department supports the International Maritime Organization as the appropriate forum to address international maritime shipping emissions, and the work it has undertaken to address these emissions. Therefore, liquid fuels for international marine use

marché et du prix plafond des mécanismes de compensation de crédits similaires en Californie et en Oregon.

## Mécanisme de fonds aux fins de conformité

Les fournisseurs principaux et certaines provinces ont manifesté des préoccupations quant au prix plafond des contributions au mécanisme de fonds aux fins de conformité qui serait trop élevé, tandis que les créateurs d'unités de conformité et les ONGE ont indiqué que le prix plafond était trop bas. Les deux groupes d'intervenants ont indiqué que le plafonnement du prix aurait une incidence sur les signaux au marché pour les investissements dans leur secteur respectif. De plus, plusieurs intervenants provinciaux ont recommandé que les revenus générés grâce au mécanisme de fonds aux fins de conformité soient investis dans des programmes pertinents de réduction des émissions de GES à l'échelle provinciale et territoriale.

Le prix plafond de la contribution au mécanisme de fonds aux fins de conformité représente une limite supérieure des coûts des unités de conformité prévus sur le marché des unités de conformité. Il est prévu que plusieurs actions soient réalisées à un coût moins élevé pour se conformer au projet de règlement.

Les revenus générés grâce au mécanisme de fonds aux fins de conformité seraient versés à des programmes provinciaux et territoriaux applicables qui respectent les critères établis dans le projet de règlement.

### Exemptions

Plusieurs intervenants ont recommandé que certains secteurs ne soient pas assujettis au projet de règlement, y compris les secteurs ferroviaire, maritime et aéronautique. Les intervenants ont indiqué que ces secteurs comptent pour de petites parties de la consommation interne de combustibles fossiles, qu'ils sont assujettis à des normes internationales et qu'il n'existe pas de voies de réduction des émissions qui sont rentables selon le coût. Autrement, certains intervenants ont recommandé la création d'unités de conformité en vertu du projet de règlement pour le combustible utilisé dans le transport aérien intérieur. Les intervenants étaient tous d'accord pour continuer les discussions sur le projet de règlement, le *Règlement régissant le Système fédéral de tarification fondé sur le rendement* et les régimes internationaux, comme le *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une stratégie intérimaire pour les émissions de GES en 2018, qui sera examinée en 2023. Le Ministère est d'avis que l'OMI constitue la tribune appropriée pour aborder la question des émissions provenant du transport maritime international, et il soutient les travaux que l'OMI a entrepris pour lutter contre ces émissions. Par conséquent, les

would not be subject to the proposed Regulations. The International Civil Aviation Organization's *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* is mitigating GHG emissions from international aviation. The Government of Canada supports the International Civil Aviation Organization as the appropriate forum to address international aviation emissions, and the work it has undertaken to address these emissions. Therefore, jet fuel that is used for international flights would not be subject to the proposed Regulations. The treatment of domestic aviation fuels and credit creation for low CI aviation fuels is still under consideration, and is being examined in conjunction with carbon pollution pricing policies. However, aviation gasoline – the fuel that is used in smaller, piston engine aircrafts (e.g. a Cessna) – would not be subject to the proposed Regulations. According to the Department's GHG inventory and projections from the Departmental Reference Case, the volume of aviation gasoline used in Canada is low (unlike jet fuel, for example) and its contribution to Canada's overall annual GHG emissions is low. In addition, aviation gasoline certification bodies have not yet focused on suitable low CI gasolines for aviation use. Instead, they remain focused on finding unleaded aviation gasoline alternatives.

### Regional implications

The Department received a number of comments from provinces and primary suppliers on regional implications under the proposed Regulations. Some concerns related to the limited access to biofuels and biogas in certain parts of Canada, with a particular emphasis on the challenges facing Newfoundland and Labrador relating to accessing these fuels. Recommendations were put forward to allow for regional exemptions (e.g. to exempt heating oil or not to apply a volumetric mandate), some of which are consistent with the RFR to address a combination of logistical issues, technical feasibility and cost concerns. The mining industry echoed some of the northern geographical implications, highlighting cost implications and competitiveness concerns from the proposed Regulations on their use of liquid fuels for on-site fleets or electricity generation.

The Department has carefully reviewed the regional implications of the proposed Regulations, and has considered the concerns raised by stakeholders during the drafting of the proposed Regulations. The proposed Regulations offer

combustibles liquides pour usage maritime international ne seront pas assujettis au projet de règlement. Le *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale atténue les émissions de GES provenant de l'aviation internationale. Le gouvernement du Canada est d'avis que l'Organisation de l'aviation civile internationale constitue la tribune appropriée pour aborder la question relative aux émissions provenant de l'aviation internationale, et il soutient les travaux qu'elle a entrepris pour lutter contre ces émissions. Par conséquent, le carburéacteur utilisé pour les vols internationaux ne sera pas assujéti au projet de règlement. Le traitement des carburants d'aviation nationaux et la création d'unités de conformité pour les carburants d'aviation à faible IC sont toujours considérés et sont examinés conjointement avec les politiques de tarification de la pollution par le carbone. Toutefois, l'essence d'aviation, le combustible utilisé dans les petits aéronefs à moteur à piston (par exemple un Cessna), ne sera pas assujéti au projet de règlement. Selon l'inventaire fédéral des GES et les projections découlant du scénario de référence du Ministère, le volume d'essence d'aviation utilisé au Canada est faible (contrairement au carburéacteur, par exemple) et la contribution de ce combustible aux émissions de GES du Canada est faible, et les organismes de certification de l'essence d'aviation n'ont pas encore mis l'accent sur des produits à faible IC qui conviendraient à ce secteur. Ils continuent plutôt de chercher des solutions de rechange sans plomb à l'essence d'aviation.

### Répercussions régionales

Le Ministère a reçu un certain nombre de commentaires des provinces et des fournisseurs principaux au sujet des répercussions régionales découlant de l'application du projet de règlement. Certaines préoccupations concernaient l'accès limité à des biocombustibles et à des biogaz dans certaines parties du Canada, tout particulièrement à Terre-Neuve-et-Labrador qui doit relever le défi de l'accès à ces combustibles. Des recommandations ont été formulées pour autoriser certaines exemptions régionales (par exemple exempter l'huile de chauffage ou ne pas y appliquer le mandat volumétrique), dont certaines sont similaires aux exemptions du *Règlement sur les carburants renouvelables* (RCR), pour répondre aux préoccupations diverses de logistique, de faisabilité technique et de coûts. L'industrie minière a également partagé ses préoccupations en ce qui a trait aux enjeux d'ordre géographiques dans le Nord, en mettant l'accent sur les répercussions sur les finances et la compétitivité découlant du projet de règlement en raison de l'utilisation par le secteur des combustibles liquides dans ses parcs de véhicules ou pour la production d'électricité.

Le Ministère a examiné attentivement les répercussions régionales du projet de règlement et a pris en compte les préoccupations des intervenants au cours de la rédaction du projet de règlement. Le projet de règlement offre

various flexible compliance options that do not require blending, and provide compliance options such as process improvements and buying of credits. Remote communities are exempted from the proposed Regulations, many of which are in northern jurisdictions. In addition, fuels produced in or imported into Newfoundland and Labrador are exempted from the volumetric mandate incorporated from the RFR, as there are limitations on low carbon fuel capacity. However, fuels produced in or imported to Newfoundland and Labrador would still be subject to the CI reduction requirements given that there are multiple ways to comply with the proposed Regulations (such as actions along the lifecycle) without having to blend low-carbon fuels. The proposed Regulations would apply to industrial use of fuel in remote communities, consistent with the federal carbon pollution pricing backstop system under the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.

#### Impact on industry and consumers

Several industry, provincial, and territorial stakeholders raised concerns over competitiveness and cumulative cost impacts on EITE sectors. Stakeholders are concerned Canadian EITEs would be disadvantaged compared to international competitors not subject to similar regulations. On cumulative impacts, concerns relate to increased costs for fossil fuel use, particularly for natural gas. EITE stakeholders recommended specific EITE protection mechanisms to minimize costs, carbon leakage and competitiveness impacts, such as credits to EITEs, decreased stringency in the liquid class for primary suppliers, or to not move ahead with regulating the gaseous and solid classes. During the consultation process, stakeholders requested to see in-depth analysis of the cumulative impacts of the proposed Regulations, along with other climate change regulations on EITE sectors. Primary suppliers also raised concerns over the impact of the proposed Regulations on consumers with respect to increased fuel prices for transportation and space heating.

diverses voies de conformité et des mécanismes de flexibilité, qui n'exigent pas l'utilisation de biocarburants, tels que des améliorations des procédés et l'achat des unités de conformité. Les collectivités éloignées, dont bon nombre sont situées dans les régions nordiques, sont exemptées du projet de règlement. De plus, les combustibles produits à Terre-Neuve-et-Labrador ou importés vers cette province sont exemptés des exigences volumétriques imposées sur les carburants renouvelables du RCR, puisque la capacité d'accès à des carburants à faible IC est limitée. Par contre, les combustibles produits ou importés à Terre-Neuve-et-Labrador seraient toujours assujettis aux exigences de réduction de l'IC puisqu'il existe plusieurs voies de conformité dans le projet de règlement (comme des mesures le long du cycle de vie) sans avoir à faire des mélanges de combustibles à faible IC. Le projet de règlement s'appliquerait aux combustibles utilisés par l'industrie dans les collectivités éloignées, ce qui est cohérent avec le filet de sécurité fédéral sur la tarification de la pollution par le carbone pris en vertu de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*.

#### Incidences sur l'industrie et les consommateurs

Plusieurs intervenants de l'industrie, des provinces et des territoires ont soulevé des préoccupations quant à la compétitivité et aux effets des coûts cumulés sur les industries à forte intensité d'émissions et les industries exposées au commerce. Les intervenants sont inquiets au sujet des industries à forte intensité d'émissions et des industries exposées au commerce du Canada qui seraient désavantagées comparativement à leurs concurrents internationaux qui ne sont pas assujettis à la même réglementation. En ce qui concerne les effets cumulatifs, les préoccupations sont liées à l'accroissement des coûts de l'utilisation des combustibles fossiles, plus particulièrement pour le gaz naturel. Les intervenants des industries à forte intensité d'émissions et des industries exposées au commerce ont recommandé des mécanismes de protection propres à leur secteur pour réduire les coûts, les fuites de carbone et les répercussions sur la compétitivité, comme des unités de conformité aux industries à forte intensité d'émissions et aux industries exposées au commerce, la diminution des exigences de réduction dans la catégorie des combustibles liquides pour les fournisseurs principaux, ou ont proposé ne pas aller de l'avant avec la réglementation des catégories de combustibles gazeux et solides. Au cours du processus de consultation, les intervenants ont demandé une analyse approfondie des effets cumulatifs du projet de règlement ainsi que d'autres règlements sur les changements climatiques sur les secteurs des industries à forte intensité d'émissions et des industries exposées au commerce. Les fournisseurs principaux ont également exprimé des inquiétudes au sujet des répercussions du projet de règlement sur les consommateurs en ce qui a trait à la hausse du prix des combustibles pour le transport et le chauffage.

The Department has completed an economic analysis within the RIAS which illustrates the economic impacts of the proposed Regulations across economic sectors and regions of Canada (more detail on this is provided in the section on *benefits and costs*). As EITE facilities are not primary suppliers, they are not directly regulated by the proposed Regulations and are therefore not eligible to create credits to mitigate against the increased costs. Under the proposed Regulations, some opportunities exist for the EITE sector to create credits, such as carbon capture and storage at a fertilizer plant or for a pulp and paper facility to use biogas from wastewater. The Department has also set a trajectory for the annual CI reduction requirement in the liquid class regulations that increases gradually until 2030, allowing for the banking of credits and lead time for investments to be made on clean technologies. The gradual phase-in approach of the proposed Regulations would present primary suppliers with the flexibility to choose the lowest cost compliance actions available.

#### Administrative burden

Many stakeholders raised concern with the potential for administrative burden and suggested reporting, validation, and verification requirements under the proposed Regulations be aligned with existing federal and provincial requirements, where possible.

The Department is developing a Credit and Tracking Solution (CATS) to facilitate and track registration, reporting, credit creation, credit transactions, and compliance of regulated parties who would participate in the proposed Regulations. This system is being developed on the same platform as the CATS for the *Output-Based Pricing Regulations*, allowing for some efficiencies related to system planning and implementation. The design of the online platform incorporates a robust Quality Assurance System of third party validation and verification to ensure the integrity of credits in the credit market.

Some stakeholders commented on the CI validity, recommending a longer lifespan of operational data to provide market certainty. Comments were raised as a response to the proposed 12-month operating data requirements in the Proposed Regulatory Approach. The Department has

Le Ministère a réalisé une analyse économique dans le cadre du REIR, qui présente les répercussions économiques du projet de réglementation sur l'ensemble des secteurs économiques et des régions du Canada (pour plus de renseignements, voir la section sur les *avantages et coûts*). Comme les installations des industries à forte intensité d'émissions et des industries exposées au commerce ne sont pas des fournisseurs principaux, elles ne sont pas directement assujetties au projet de règlement, et par conséquent ne sont pas admissibles à la création des unités de conformité pour atténuer l'augmentation des coûts des combustibles. En vertu du projet de règlement, certaines occasions de création d'unités de conformité existent pour le secteur des industries à forte intensité d'émissions et des industries exposées au commerce, comme le captage et le stockage de carbone à une usine d'engrais ou l'utilisation des biogaz issus des eaux usées à une installation de production de pâtes et papier. Le Ministère a aussi établi une trajectoire pour l'exigence de réduction annuelle de l'IC dans le règlement pour la catégorie des combustibles liquides, qui augmente graduellement jusqu'en 2030, permettant d'accumuler des unités de conformité et d'avoir plus de temps pour faire des investissements dans les technologies propres. L'approche progressive du projet de règlement offrirait aux fournisseurs principaux la flexibilité de choisir les voies de conformité à plus faible coût qui sont disponibles.

#### Fardeau administratif

De nombreux intervenants se sont dits inquiets du fardeau administratif potentiel et ont proposé que les exigences en matière d'établissement de rapports, de validation et de vérification en vertu du projet de règlement soient harmonisées avec les exigences fédérales et provinciales, dans la mesure du possible.

Le Ministère élabore présentement un système en ligne nommé solution pour la création et le suivi des unités de conformité afin de faciliter et de suivre l'enregistrement, l'établissement de rapports, la création d'unités de conformité, les transactions d'unités de conformité ainsi que la conformité des parties réglementées pour tous les participants au projet règlement. Ce système est élaboré sur la même plateforme que la solution pour la création et le suivi des crédits pour le *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*, ce qui permettra de réaliser certaines économies relatives à la planification et à la mise en œuvre du système. La conception de la plateforme en ligne intègre un système d'assurance de la qualité robuste de la validation et de la vérification par un tiers pour assurer l'intégrité des unités de conformité sur le marché des unités de conformité.

Certains intervenants ont soumis des commentaires sur la validité de l'IC et recommandaient de déterminer l'IC à partir d'une plus longue période de données opérationnelles pour fournir une plus grande certitude au marché. Ces commentaires étaient à propos des exigences de



reconsidered its original approach on the CI validity period, and have proposed changes to address stakeholders' comments. The proposed Regulation has a longer life-span, requiring a 24-month operational period to obtain a final CI value. In addition, there is a shorter provisional qualification of 3 months for a temporary CI value.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposal. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations since the proposal is outside of the subject matter scope covered in modern treaties.

Indigenous governments and groups were invited to participate in the extensive engagement process held with stakeholders throughout the development of the proposed Regulations. Overall, 15 Indigenous organizations were invited to participate in the MSCC meetings. During one of these meetings, a general question regarding credit creation opportunities was posed and answered. Additionally, one Indigenous organization joined the Technical Working Group and has had bilateral conversations with the Department on the CFS, including on the Fuel LCA Model. The Department will inform Indigenous groups of the opportunity to comment further upon publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

### *Instrument choice*

Development of the PCF involved the identification of a wide range of policy options for reducing GHG emissions, including the proposed Regulations to reduce the CI of fuels. The process for evaluating the instrument choice focused on options for how to reduce the CI of fuels. Consideration was given to four options: increase the stringency of carbon pricing, increase the stringency of the renewable fuels requirements under the RFR, propose a CI standard covering liquid, gaseous and solid fuels concurrently, or implement a phased CI standard approach first beginning with a CI standard for liquid fuels and with CI standards for gaseous and solid fuels to follow.

calculer l'IC en se fondant sur les données opérationnelles d'une période 12 mois présentées dans l'approche réglementaire proposée. Le Ministère a reconsidéré son approche initiale et a proposé des changements pour tenir compte des commentaires des intervenants. Le projet de règlement exige maintenant une période de 24 mois de données opérationnelles pour obtenir une valeur approuvée de l'IC. De plus, il est maintenant possible d'obtenir une valeur provisoire de l'IC à partir de données opérationnelles collectées sur une période plus courte de 3 mois.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

La proposition a été soumise à une évaluation des répercussions sur les traités modernes, conformément à la *Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*. L'évaluation n'a cerné aucune incidence ou obligation sur les traités modernes puisque la proposition se situe à l'extérieur de la portée du sujet principal couvert dans les traités modernes.

Les gouvernements et les groupes autochtones ont été invités à participer au vaste processus de mobilisation organisé avec les intervenants tout au long de la conception du projet de règlement. Dans l'ensemble, 15 organisations autochtones ont été invitées à participer. Au cours de l'une de ces réunions, une question sur la création des unités de conformité a été posée et a été traitée. De plus, une organisation autochtone s'est jointe au Groupe de travail technique et a eu des discussions bilatérales avec le Ministère sur la NCP, y compris des discussions sur le modèle ACV des combustibles. Le Ministère informera les groupes autochtones concernant la possibilité de fournir d'autres commentaires à la suite de la publication du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

### *Choix de l'instrument*

L'élaboration du CPC a requis l'établissement d'une vaste gamme d'options stratégiques pour la réduction des émissions de GES, y compris le présent projet de règlement visant à réduire l'IC des combustibles. Le processus pour évaluer le choix de l'instrument a mis l'accent sur les options destinées à trouver des moyens de réduire l'IC des combustibles. Quatre options ont été considérées : augmenter le prix de la tarification de la pollution par le carbone, augmenter les volumes minimaux requis des combustibles renouvelables en vertu du RCR, proposer une norme d'IC visant simultanément les combustibles liquides, gazeux et solides ou mettre en œuvre une approche progressive pour une norme d'IC en commençant par une norme d'IC pour les combustibles liquides, puis en créant une norme d'IC pour les combustibles gazeux et solides.

## Market-based approach — Increasing the carbon price

Under the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*, the federal carbon pollution pricing backstop system (the federal backstop system) implements a regulatory charge on fossil fuels as well as a regulated trading system for industry. The federal backstop system only applies in provinces and territories that request it or that do not implement a carbon pollution pricing system aligned with the stringency requirements set out in the federal benchmark. The fuel charge, which is generally payable by fuel producers or distributors, began at \$20 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2019, and increases by \$10 per year to \$50 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2022. Carbon pricing sends an economic signal to emitters and offers them the flexibility to choose to make investments or make changes to their behaviour to lower their GHG emissions, or to continue to emit the same amount of GHGs and pay a fee for the pollution produced. There will be a review of the overall approach to carbon pricing by early 2022 and the design of the federal backstop system may be adjusted in response to this review.

The proposed Regulations would act as a complement to carbon pricing. Carbon pricing sends a broad signal across the economy to spur the lowest-cost GHG emission reductions wherever they may be found. At relatively low prices, the GHG emission reductions are likely to come from incremental changes such as energy efficiency improvements. However, the proposed Regulations would also send a targeted incentive to deliver transformational changes along the lifecycle of fossil fuels. The proposed Regulations would enable longer-term, higher-cost capital investments in measures needed to transition to a low-carbon economy, such as carbon capture and storage.

These policies would help individuals and businesses overcome barriers to behavioural change, thus achieving greater GHG emission reductions. While carbon pricing creates an incentive for individuals and businesses to reduce GHG emissions at a relatively low cost, without readily available and reasonably priced low-carbon goods and services, individual and collective behaviours may be slow to change. The proposed Regulations would increase the availability and use of lower-carbon fuels and alternative transportation technologies, supporting carbon pricing by providing individuals and businesses with a range of choices to lower their carbon footprint.

## Approche fondée sur le marché — Accroissement du prix de la tarification du carbone

En vertu de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, le système fédéral de tarification de la pollution par le carbone (le filet de sécurité fédéral) met en œuvre une redevance réglementaire sur les combustibles fossiles ainsi qu'un système de réglementation pour les grandes industries. Le filet de sécurité fédéral ne s'applique que dans les provinces et territoires qui en font la demande ou qui n'élaborent pas un système de tarification de la pollution par le carbone conforme aux exigences fédérales de référence. Le prix de l'essence est généralement payable par les producteurs et les distributeurs de combustibles au taux de 20 \$ par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> (éq. CO<sub>2</sub>) en 2019, et s'accroît de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2022. La tarification de la pollution par le carbone envoie un signal économique aux émetteurs et leur offre la possibilité de choisir de faire des investissements ou de changer de comportement afin de réduire leurs émissions de GES, ou de continuer d'émettre la même quantité de GES et de payer des frais pour la pollution produite. Un examen de l'approche globale de la tarification de la pollution par le carbone sera réalisé au début de 2022, et la conception du système fédéral sur la tarification de la pollution par le carbone pourrait être adaptée en fonction des résultats de cet examen.

Le projet de règlement serait complémentaire à la tarification de la pollution par le carbone. La tarification de la pollution par le carbone envoie un signal à l'ensemble de l'économie pour stimuler les réductions d'émissions de GES aux coûts les plus faibles, où qu'elles se trouvent. À des prix relativement bas, les réductions d'émissions de GES proviendront vraisemblablement de changements progressifs tels que des améliorations de l'efficacité énergétique. Toutefois, le projet de règlement offrirait également un incitatif ciblé pour apporter des changements transformationnels le long du cycle de vie des combustibles fossiles. Le règlement proposé permettrait des investissements en capital à plus long terme et plus coûteux dans des mesures nécessaires pour passer à une économie à faibles émissions de carbone, comme le captage et le stockage du carbone.

Ces politiques aideraient les particuliers et les entreprises à surmonter les obstacles au changement de comportement, permettant ainsi de réduire davantage les émissions de GES. Alors que la tarification de la pollution par le carbone incite les particuliers et les entreprises à réduire les émissions de GES à un coût relativement bas, les comportements individuels et collectifs peuvent être lents à changer s'il n'y a pas de biens et services à faible émission de carbone facilement accessibles et à prix raisonnables. Le projet de règlement augmenterait la disponibilité et l'utilisation de combustibles à plus faible IC et de technologies de remplacement dans les transports, appuyant la

The proposed Regulations and carbon pricing would send mutually reinforcing price signals to individuals and businesses to induce action to reduce GHG emissions. In some cases, this mutually enforced market signal may even help to reduce costs for businesses. For example, some facilities would be covered under both the Output-Based Pricing System (OBPS) and the proposed Regulations (e.g. a refinery). If these facilities take actions to reduce emissions (e.g. by installing carbon capture and storage), they would pay less (or even create surplus credits) under the OBPS, and could also create credits under the proposed Regulations. This policy combination would create a stronger incentive to reduce GHG emissions than either policy on its own.

The way in which the proposed Regulations would lead to price impacts would be different from carbon pricing. Despite targeting higher-cost actions, the effects of the proposed Regulations on fuel prices would not necessarily be greater. Carbon pricing places a direct price on the carbon content of fuel (the amount of carbon emitted when the fuel is burned). By contrast, the proposed Regulations would affect fuel prices indirectly, by requiring fuel suppliers to support actions that reduce the carbon intensity of the fuel. The increased costs associated with the proposed Regulations would be the cost of these abatement actions, which would only need to be undertaken to the extent needed to reduce the CI to the required level, and need not apply to the entire quantity of fuel supplied.

#### Regulatory approach — Increasing the renewable fuel mandate, with CI reduction requirements

The RFR requires fuel producers and importers to have an average annual renewable fuel content of at least 5% based on the volume of gasoline and 2% based on diesel fuel and heating distillate oil that they produce or import respectively. The RFR requires a renewable blend content but do not specify a CI requirement, which can vary depending on the feedstock utilized. Technical and economic blending barriers limit blending as a sole instrument in achieving reductions that would be enough to bring Canada closer to meeting its commitments under the Paris Agreement. The Department considered increasing the volumetric requirements under the RFR and adding CI reduction requirements for the renewable fuels. This approach

tarification de la pollution par le carbone en offrant aux particuliers et aux entreprises une gamme de choix pour réduire leur empreinte carbone.

Le projet de règlement et la tarification de la pollution par le carbone enverraient des signaux de prix aux particuliers et aux entreprises qui se renforcent mutuellement afin d'inciter la prise de mesures pour réduire les émissions de GES. Dans certains cas, ces signaux de marché mutuellement appliqués peuvent même contribuer à réduire les coûts pour les entreprises. Par exemple, certaines installations seraient couvertes à la fois par le système de tarification fondé sur le rendement (STFR) et par le projet de règlement (par exemple une raffinerie). Si ces installations prennent des mesures pour réduire les émissions (par exemple en installant le captage et le stockage du carbone), elles paieraient moins (ou même créeraient des unités de conformité excédentaires) dans le cadre du STFR et pourraient également créer des unités de conformité en vertu du projet de règlement. Cette combinaison de politiques créerait une incitation plus forte à réduire les émissions de GES que l'une ou l'autre politique à elle seule.

La façon dont le projet de règlement aurait un impact sur les prix est très différente de celle de la tarification de la pollution par le carbone. Malgré que le projet de règlement cible des actions plus coûteuses, l'effet du projet de règlement sur le prix du combustible ne serait pas nécessairement plus élevé. La tarification de la pollution par le carbone impose un prix direct sur la teneur en carbone d'un combustible (la quantité de carbone émise lorsque le combustible est brûlé). En revanche, le projet de règlement aurait une incidence indirecte sur les prix des combustibles, en obligeant les fournisseurs de combustibles à soutenir des mesures qui réduisent l'IC des combustibles. L'augmentation des coûts associée au projet de règlement correspondrait aux coûts de ces mesures de réduction qui ne devraient être réalisées que dans la mesure nécessaire pour réduire l'IC au niveau requis; et ces coûts ne s'appliqueraient pas à la quantité totale d'émissions.

#### Approche réglementaire — Élargir le mandat pour les combustibles renouvelables, en intégrant des exigences de réduction de l'IC

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* (RCR) exige des producteurs et des importateurs de carburant qu'il y ait une teneur moyenne en carburants renouvelables d'au moins 5 % dans les volumes d'essence et d'au moins 2 % dans les volumes de carburant diesel et de mazout de chauffage qu'ils produisent ou importent, respectivement. Le RCR exige une teneur minimale en carburant renouvelable, mais ne précise aucune exigence pour l'IC, qui peut varier selon les charges d'alimentation utilisées. En raison des barrières technologiques et financières, les mélanges de biocarburants comme seul instrument ne permettraient pas d'obtenir les réductions qui seraient nécessaires pour que le Canada se rapproche de

was rejected on the basis that it was less flexible for regulated parties as it would not allow for low CI fuels that are not renewable (e.g. fuels produced from direct air capture and carbon recycling), nor other CI reduction methods (such as GHG emission reduction projects along the life-cycle of fuels, or end-use fuel switching).

#### Federal regulatory approach — CI standards for liquid fuels

The proposed Regulations would create clear and consistent CI reduction targets across Canada that would create incentives for emission reductions along the fossil fuel lifecycle by imposing stringent targets. The proposed Regulations would also complement the pan-Canadian approach to pricing carbon pollution by focusing on reducing the CI across the lifecycle of fossil fuels, thus driving additional GHG emission reductions from the oil and gas and transportation sectors. The design of the proposed Regulations includes elements of a market-based approach via the credit market, allowing regulated parties to buy and sell credits to facilitate compliance. This approach provides obligated parties with a feasible and flexible method to choose a CI reduction pathway that is suited for their circumstances and encourages new low-carbon technologies.

In June 2019, the Department published a Proposed Regulatory Approach for the CFS, which proposed a CI reduction requirement of 3.6 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2022 that would increase linearly to 10 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030.<sup>21</sup> However, since then the Department found that a higher stringency in the first few years of the proposed Regulations could make it difficult for stakeholders to comply given the COVID-19 pandemic and upon further analysis of stakeholder feedback. In order to help mitigate potential impacts from the COVID-19 pandemic, the first three years of the proposed Regulations would see a reduction in stringency in comparison to what was originally proposed in the June 2019 Proposed Regulatory Approach. However, in order to ensure that the proposed Regulations continue to deliver significant emissions reductions, the proposed 2030 stringency was increased from 10 gCO<sub>2</sub>e/MJ to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

<sup>21</sup> For more information please refer to the [Clean Fuel Standard: proposed regulatory approach](#).

l'atteinte de ses engagements en vertu de l'Accord de Paris. Le Ministère a considéré augmenter l'exigence volumétrique du RCR et ajouter des exigences relatives à la réduction de l'IC pour les combustibles renouvelables. Cette approche a été rejetée en raison du manque de flexibilité pour les parties réglementées, car elle n'aurait pas autorisé les combustibles à faible IC qui ne sont pas renouvelables (par exemple des combustibles produits à partir de la capture directe de CO<sub>2</sub> de l'air) ni d'autres méthodes de réduction de l'IC (comme les projets de réduction des émissions de GES le long du cycle de vie des combustibles ou le changement de combustibles par l'utilisateur final).

#### Approche réglementaire fédérale — Normes sur l'IC pour les combustibles liquides

Le projet de règlement établirait des cibles claires de réduction de l'IC uniforme dans l'ensemble du Canada, ce qui créerait des incitatifs à la réduction des émissions le long du cycle de vie des combustibles fossiles en imposant des cibles strictes. Le projet de règlement serait complémentaire à l'approche pancanadienne de la tarification de la pollution par le carbone en mettant l'accent sur la réduction de l'IC dans l'ensemble du cycle de vie des combustibles fossiles, menant à des réductions supplémentaires d'émissions de GES dans le secteur pétrolier et gazier et dans le secteur des transports. La conception du projet de règlement comprend les éléments d'une approche fondée sur le marché grâce à un marché d'unités de conformité, en autorisant les parties réglementées à acheter et à vendre des unités de conformité pour faciliter l'atteinte de la conformité. Cette approche fournirait aux parties réglementées une méthode réalisable et flexible pour choisir les voies de réduction de l'IC les mieux adaptées à leurs circonstances particulières et ferait la promotion des nouvelles technologies à faible IC.

En juin 2019, le Ministère a publié le document intitulé « Norme sur les combustibles propres : approche réglementaire proposée », qui proposait une exigence de réduction de l'IC de 3,6 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2022 qui augmenterait de façon linéaire pour atteindre 10 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2030.<sup>21</sup> Toutefois, depuis cette publication, le Ministère a constaté qu'avec des exigences plus strictes au cours des premières années du projet de règlement, il pourrait être difficile pour les intervenants d'atteindre la conformité, en tenant compte de la pandémie de la COVID-19 et après une analyse plus approfondie des commentaires des intervenants. Afin d'aider à atténuer les effets potentiels de la pandémie de la COVID-19, les exigences seraient réduites au cours des trois premières années du projet de règlement, comparativement à ce qui a été initialement proposé dans l'approche réglementaire en juin 2019. Cependant, afin de veiller à ce que le projet de règlement continue de

<sup>21</sup> Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez consulter la [Norme sur les combustibles propres : approche réglementaire proposée](#).

## Regulatory analysis

Under the proposed Regulations, primary suppliers (the regulated entities) would have an annual carbon intensity (CI) reduction requirement for the amount of liquid fossil fuel supplied domestically (gasoline, diesel, kerosene, and light and heavy fuel oils). The annual CI reduction requirement would become more stringent from 2022 to 2030, starting at 2.4 grams of carbon dioxide equivalent per megajoule (gCO<sub>2</sub>e/MJ) in 2022 and reaching 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030 (see Table 1). A primary supplier's annual reduction requirement would be expressed in lifecycle tonnes of carbon dioxide equivalent (tCO<sub>2</sub>e) and would be calculated on a company-wide basis, summing up the reduction requirements per liquid fossil fuel type for each production facility and for their total imports.

There are 39 companies that refine, upgrade or import liquid fossil fuels that would be regulated parties under the proposed Regulations. Of these, 12 companies own refineries and upgraders, 7 of which also import. Roughly 95% of oil upgrading capacity is located in Alberta and the remaining 5% is located in Saskatchewan. About 34% of oil refining capacity is located in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, while 43% is in Ontario and Quebec and about 23% in the Atlantic Provinces.<sup>22</sup>

The proposed Regulations would establish a credit market, where credits would represent a lifecycle emission reduction of one tonne of CO<sub>2</sub>e. For each compliance period, a primary supplier would demonstrate compliance by retiring the required amount of credits. Parties that are not primary suppliers would be able to participate in the credit market as credit creators (non-mandatory participants). Credit creators would include low-carbon fuel producers/importers (e.g. biofuel producers), electric vehicle charging site hosts, network operators, fueling station owners or operators, as well as parties upstream or downstream of a refinery such as an oil sands operator.

The proposed Regulations would have the following three main categories of credit-creating actions: (1) actions that

<sup>22</sup> Kent Group LTD. 2016 Report on "Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks."

permettre l'atteinte de réductions d'émissions de GES significatives d'ici 2030, l'exigence proposée en 2030 a été augmentée, passant de 10 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ.

## Analyse de la réglementation

Dans le projet de règlement, les fournisseurs principaux (entités réglementées) seraient tenus de réduire annuellement l'IC de la quantité de combustibles fossiles liquides fournis au Canada (essence, diesel, kérosène et mazout léger et lourd). L'exigence de réduction annuelle de l'IC deviendrait plus stricte de 2022 à 2030, commençant à 2,4 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2022 et plafonnant à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2030 (voir le tableau 1). L'exigence de réduction annuelle d'un fournisseur principal serait exprimée en tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (t éq. CO<sub>2</sub>) sur l'ensemble du cycle de vie et serait calculée à l'échelle de l'entreprise, en additionnant les exigences de réduction, par type de combustibles fossiles liquides, pour chacune de ses installations de production et pour ses importations totales.

Nous dénombrons 39 entreprises qui raffinent, valorisent ou importent des combustibles fossiles liquides qui seraient les parties réglementées par le projet de règlement. De ce nombre, 12 entreprises sont propriétaires de raffineries et d'usines de valorisation et 7 d'entre elles font également de l'importation. Environ 95 % de la capacité de valorisation d'hydrocarbures se trouve en Alberta et les 5 % restants sont en Saskatchewan. On relève 34 % de la capacité de raffinage pétrolier en Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et au Manitoba, alors que 43 % sont en Ontario et au Québec et environ 23 % dans les provinces de l'Atlantique<sup>22</sup>.

Le projet de règlement créerait un marché des unités de conformité, où les unités correspondent à une réduction d'émissions d'une tonne d'éq. CO<sub>2</sub> sur le cycle de vie des combustibles. Pour chaque période de conformité, un fournisseur principal démontrerait avoir satisfait à l'exigence de réduction en retirant le nombre requis d'unités de conformité. Les parties qui ne sont pas des fournisseurs principaux pourraient participer au marché en tant que créateurs d'unités de conformité (participants non obligatoires). Les créateurs d'unités de conformité seraient notamment les producteurs et importateurs de combustibles à faible IC (par exemple producteurs de biocarburants), les hôtes de sites de recharge de véhicules électriques, les exploitants de réseaux de recharge, les propriétaires ou les exploitants de stations et de postes de ravitaillement et les parties en amont ou en aval d'une raffinerie comme les exploitants de sables bitumineux.

Le projet de règlement comporterait les trois grandes catégories de mesures de création d'unités de conformité

<sup>22</sup> Kent Group LTD., rapport de 2016 « Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks » (disponible en anglais seulement).

reduce the CI of the fossil fuel throughout its lifecycle; (2) supplying low-carbon fuels; and (3) end-use fuel switching in transportation. A liquid class credit reference CI value would be used to calculate the amount of compliance credits created for low-carbon fuels and some end-use fuel switching.<sup>23</sup> These are shown in Table 1 between 2021 and 2030. Interim fossil fuel CI values were used for this analysis and will be updated in the analysis presented alongside the final Regulations, when published in the *Canada Gazette*, Part II.<sup>24</sup>

suivantes : (1) réduction de l'IC d'un combustible fossile le long de son cycle de vie; (2) fourniture de combustibles à faible IC; (3) changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports. Une valeur d'IC de référence pour la catégorie des combustibles liquides servirait à calculer le nombre d'unités de conformité ainsi créées (combustibles à faible IC et changements de combustible par l'utilisateur final)<sup>23</sup>. Les valeurs sont présentées au tableau 1 pour la période 2021-2030. Dans cette analyse, ces valeurs ont été établies à partir des valeurs provisoires d'IC de base des combustibles fossiles et seront mises à jour aux fins de l'analyse qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*<sup>24</sup>.

**Table 1: Annual liquid lifecycle CI reduction requirements for primary suppliers**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>CI reduction requirement (gCO<sub>2</sub>e/MJ)</b>	n/a	2.4	3.6	4.8	6.0	7.2	8.4	9.6	10.8	12.0
<b>Liquid class credit reference CI value (gCO<sub>2</sub>e/MJ)</b>	90.4	90.4	89.2	88.0	86.9	85.7	84.5	83.4	82.2	81.0

**Tableau 1 : Exigences annuelles de réduction de l'IC le long du cycle de vie des combustibles liquides à l'égard des fournisseurs principaux**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Exigence de réduction de l'IC (g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ)</b>	s/o	2,4	3,6	4,8	6,0	7,2	8,4	9,6	10,8	12,0
<b>Valeur IC de référence des combustibles liquides (g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ)</b>	90,4	90,4	89,2	88,0	86,9	85,7	84,5	83,4	82,2	81,0

Primary suppliers would be able to comply via the three main categories of credit creation. However, they may also comply by acquiring compliance credits from other credit creators, or by contributing to a compliance fund mechanism for up to 10% of their annual reduction requirement. The credit price under the fund would be set in the proposed Regulations at \$350 in 2022 per compliance credit (CPI adjusted). Compliance credits created from certain activities that reduce emissions throughout the lifecycle of gaseous and solid fuels may also be used for up to 10% of the annual reduction requirement. A diagram of how the credit market would work is shown in Table 2 below (for illustrative purposes only).

Les fournisseurs principaux seraient en mesure de se conformer en créant des unités de conformité dans les trois grandes catégories de création d'unités de conformité. Ils le pourraient également en acquérant des unités de conformité d'autres créateurs d'unités de conformité ou en contribuant à un mécanisme de fonds aux fins de conformité jusqu'à concurrence de 10 % de leur exigence annuelle de réduction. Le prix d'une unité de conformité au titre de ce fonds serait spécifié dans le projet de règlement et fixé à 350 \$ en 2022 (rajusté en fonction de l'IPC). Les unités de conformité créées par certaines mesures qui réduisent les émissions le long du cycle de vie des combustibles gazeux et solides pourraient aussi être utilisées pour

<sup>23</sup> The liquid class credit reference carbon intensity value is the average carbon intensity for all liquid fuels supplied in Canada in 2016 minus the carbon intensity reduction requirement for all liquid fuels for a given compliance year.

<sup>24</sup> The calculation method for the credit reference carbon intensity values used for this analysis can be found in the June 2019 document on the [Clean Fuel Standard: Proposed Regulatory Approach](#).

<sup>23</sup> La valeur d'IC de référence pour la catégorie des combustibles liquides est l'IC moyenne sur l'ensemble des combustibles liquides fournis au Canada en 2016, moins l'exigence de réduction de ce même ensemble dans une année de conformité.

<sup>24</sup> On peut trouver la méthode de calcul de la valeur d'IC de référence dans le document de juin 2019 « [Norme sur les combustibles propres : approche réglementaire proposée](#) ».

se conformer jusqu'à concurrence de 10 % de l'exigence annuelle de réduction. Le tableau 2 explique le fonctionnement du marché des unités de conformité (à des fins illustratives seulement).

**Table 2: Illustrative diagram of credit market actions by participant**

Participant	Action	Credit Calculation	Result
<b>Primary suppliers (Refinery / upgrader / importer)</b>	Supply liquid fossil fuels (e.g. gasoline)	Annual CI reduction requirement (gCO <sub>2</sub> e/MJ) X Fossil fuel supplied (MJ) ÷ 1 000 000 (g/t)	Emissions (tCO <sub>2</sub> e) = Compliance deficits
<b>Primary suppliers / companies upstream or downstream of a refinery</b>	Reduce the carbon intensity of fossil fuel throughout lifecycle (e.g. process improvements)	Credit calculation is project-type specific based on GHG emissions reduced	Avoided emissions (tCO <sub>2</sub> e) = Compliance credits
<b>Low-carbon fuel suppliers (Producer / importer)</b>	Supply low-carbon fuels (e.g. ethanol)	[Liquid class credit reference carbon intensity - Specific lifecycle carbon intensity value] (gCO <sub>2</sub> e/MJ) X Energy supplied (MJ) ÷ 1 000 000 (g/t)	Avoided emissions (tCO <sub>2</sub> e) = Compliance credits
<b>Charging site hosts / network operators / fueling station operators or owners / low-carbon fuel suppliers</b>	End-use fuel switching in transportation (e.g. electric vehicles, natural gas vehicles, hydrogen fuel cell vehicles)	[Energy Efficiency Ratio X Liquid class credit reference carbon intensity - Specific lifecycle carbon intensity value] (gCO <sub>2</sub> e/MJ) X Energy supplied (MJ) ÷ 1,000,000 (g/t)	Avoided emissions (tCO <sub>2</sub> e) = Compliance credits

**Tableau 2 : Illustration des mesures par participant sur le marché des unités de conformité**

Participants	Mesures	Calcul des unités de conformité	Résultat
<b>Fournisseurs principaux (raffinerie, usine de valorisation ou importateur)</b>	Fourniture de combustibles fossiles liquides (essence, par exemple)	Exigence annuelle de réduction de l'IC (g d'éq. CO <sub>2</sub> /MJ) X Combustibles fossiles fournis (MJ) ÷ 1 000 000 g/t	Émissions (t d'éq. CO <sub>2</sub> ) = Déficits de conformité

Participants	Mesures	Calcul des unités de conformité	Résultat
<b>Fournisseurs principaux / entreprises en amont ou en aval d'une raffinerie</b>	Réduction de l'IC des combustibles fossiles le long du cycle de vie (améliorations des procédés, par exemple)	Le calcul des unités de conformité se fait par type de projet en fonction de la réduction des émissions de GES	Émissions évitées (t d'éq. CO <sub>2</sub> ) = Unités de conformité
<b>Fournisseurs de combustibles à faible IC (producteur ou importateur)</b>	Fourniture de combustibles à faible IC (éthanol, par exemple)	[IC de référence de la catégorie des combustibles liquides - Valeur spécifique de l'IC sur le cycle de vie] (g d'éq. CO <sub>2</sub> /MJ) X Énergie fournie (MJ) ÷ 1 000 000 g/t	Émissions évitées (t d'éq. CO <sub>2</sub> ) = Unités de conformité
<b>Hôtes de sites de recharge/exploitants de réseaux de recharge/exploitants ou propriétaires de stations ou de postes de ravitaillement/fournisseurs de combustibles à faible IC</b>	Changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports (véhicules électriques, véhicules au gaz naturel, véhicules à pile à hydrogène, etc.)	[Rapport d'efficacité énergétique X IC de référence des combustibles liquides - Valeur spécifique de l'IC sur le cycle de vie] (g d'éq. CO <sub>2</sub> /MJ) X Énergie fournie (MJ) ÷ 1 000 000 g/t	Émissions évitées (t d'éq. CO <sub>2</sub> ) = Unités de conformité

### Costs and benefits

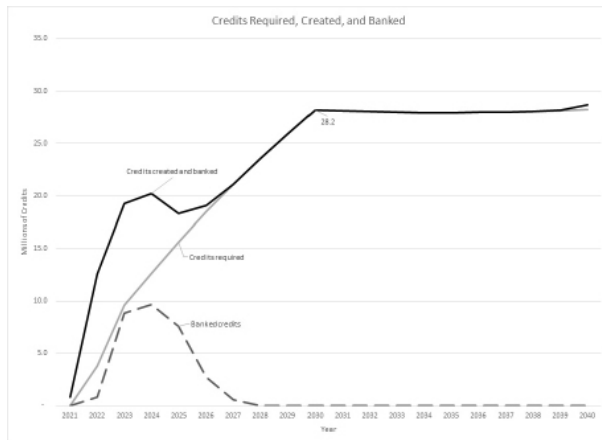
It is estimated that credit creation from actions that are expected to occur in the baseline, such as credits from low-carbon fuels supplied for federal and provincial blending mandates, plus banked credits from previous years would be sufficient to fulfill the regulatory requirements for the first few years that the proposed Regulations are in force (2021 to 2025), as shown in Figure 1. By 2026, credits from incremental actions would be required, and it is estimated that 2027 is the last year in which banked credits would be used and the first year in which the fund would be accessed. In 2028, it is estimated that credits from emerging technologies would be required to fulfill the annual CI reduction requirement. The fund and emerging technology pathways represent the highest cost compliance options that are available when cheaper options have all been exhausted. Emerging technologies make up the difference between the amount of credits required and credits from known pathways. For this analysis, these actions are assumed to cost the same as the fund. The proposed Regulations reach full stringency in 2030 and credits created reach a peak of 28.2 million. Total credits created remain relatively constant at 2030 levels from 2031 to 2040.

### Coûts et avantages

On estime que la création d'unités de conformité obtenues à la suite de mesures prévues dans le scénario de référence, comme la fourniture de combustibles à faible IC conformément aux exigences fédérales et provinciales sur la teneur minimale en carburants renouvelables, ainsi que les unités de conformité accumulées dans les années précédentes serait suffisante pour satisfaire aux exigences de réduction des premières années d'application du projet de règlement (2021-2025), comme on peut le voir à la figure 1. Dès 2026, il faudrait acquérir des unités de conformité par des mesures supplémentaires. Selon les estimations, 2027 serait la dernière année où l'on utiliserait les unités de conformité accumulées et la première où l'on accéderait au fonds. En 2028, on estime qu'il faudra recourir à des unités de conformité issues de technologies émergentes pour répondre à l'exigence annuelle de réduction de l'IC. Le fonds et les technologies émergentes sont les voies de conformité disponibles qui coûtent le plus cher, voies auxquelles il est possible de recourir lorsque les possibilités moins coûteuses sont toutes épuisées. Les unités de conformité provenant des technologies émergentes comblent la différence entre le nombre d'unités requises pour se conformer et les unités provenant de voies de



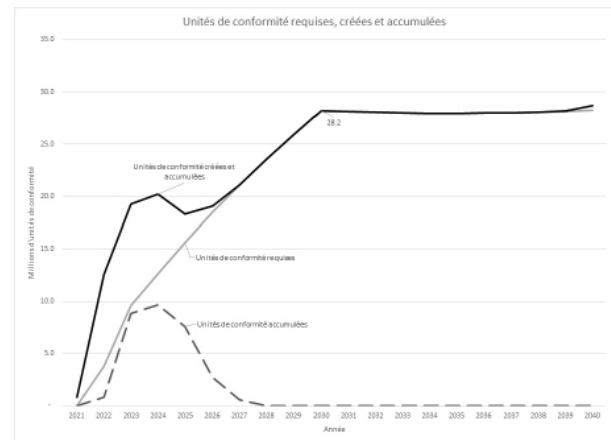
**Figure 1: Estimated credits required, created and banked, 2021–2040 (millions)**



The most significant costs would be incurred in 2025, as firms start to draw down their bank of credits and have to make significant capital investments in order to comply with increasingly more stringent CI reduction requirements. Incremental GHG emission reductions are expected to begin in 2026 as incremental projects come online. In 2030, when the proposed Regulations reach full stringency, there would be GHG emission reductions of about 17.5 megatonnes of carbon dioxide equivalent (Mt CO<sub>2</sub>e). After 2030, it is estimated that GHG emission reductions would decline slightly to about 16.0 Mt in 2040. The compliance costs for the proposed Regulations are also estimated to gradually decline after 2030. This is because credits from actions expected to occur in the baseline rise over time as the CI requirement stays constant at 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ, resulting in non-incremental baseline credits crowding out credits from incremental actions. The CI reduction requirements after 2030 will be subject to a review of the proposed Regulations and potential future amendments.

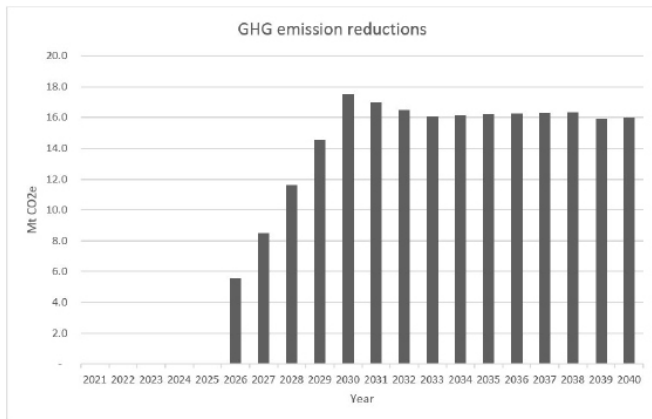
conformité connues. Dans cette analyse, on fait l'hypothèse que les technologies émergentes génèreraient des réductions différentielles à un coût par unité semblable à celui du fonds. C'est en 2030 que l'exigence de réduction de l'IC atteint son plus haut niveau, alors que le nombre d'unités de conformité créées atteindrait 28,2 millions. Le nombre total d'unités de conformité créées se maintiendra à peu près au niveau de 2030 entre 2031 et 2040.

**Figure 1 : Nombre estimatif d'unités de conformité requises, créées et accumulées, 2021-2040 (millions)**

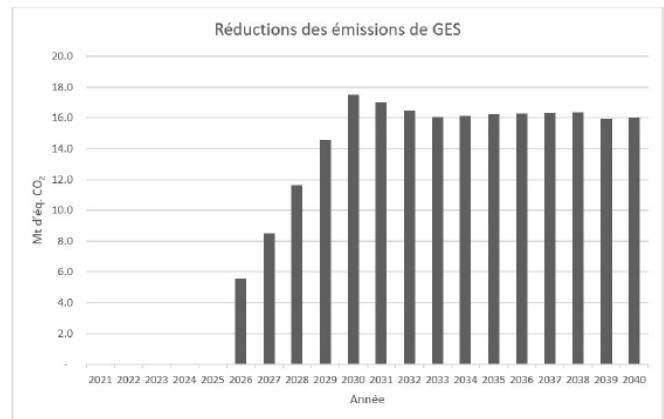


Les coûts les plus importants seraient occasionnés en 2025, alors que les entreprises commenceraient à puiser dans leurs unités de conformité accumulées et à faire d'importants investissements pour se conformer à des exigences de réduction de l'IC de plus en plus strictes. Il est estimé que les réductions différentielles d'émissions de GES commenceraient en 2026 à mesure que des projets supplémentaires seraient mis en œuvre. En 2030, qui est l'année où l'exigence de réduction du projet de règlement atteindra son plus haut niveau, les émissions de GES seraient réduites d'environ 17,5 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (Mt d'éq. CO<sub>2</sub>). Il est estimé que, après 2030, les réductions d'émissions diminueraient légèrement pour atteindre environ 16,0 Mt en 2040. Il est également estimé que les coûts pour se conformer au projet de règlement diminueraient légèrement après 2030. Cette diminution des réductions et des coûts est causée par l'augmentation avec le temps des unités de conformité obtenues par les mesures prévues dans le scénario de référence alors que l'exigence de réduction de l'IC demeure constante à 12 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ. Par conséquent les unités de conformité considérées non supplémentaires remplaceraient les unités de conformité provenant de mesures supplémentaires. Les exigences de réduction de l'IC après 2030 seront vérifiées dans le cadre de l'examen du projet de règlement et pourraient faire l'objet de modifications dans le futur.

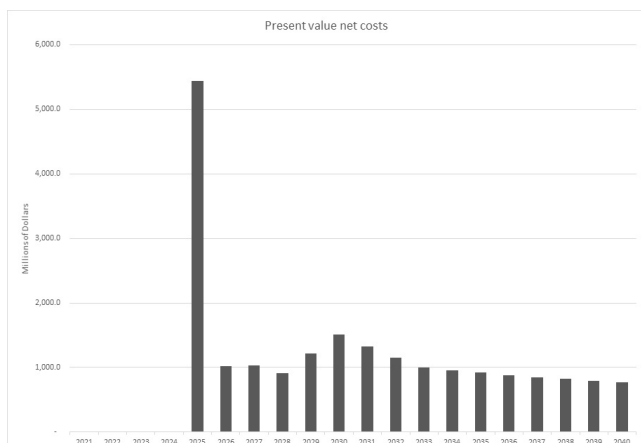
**Figure 2: Incremental GHG emission reductions by year**



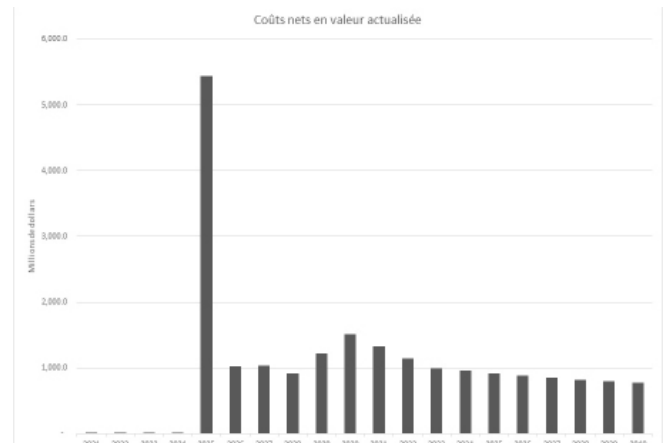
**Figure 2 : Réductions différentielles des émissions de GES par an**



**Figure 3: Present value net costs by year**



**Figure 3 : Valeur actualisée des coûts nets par an**



Between 2021 and 2040, the cumulative GHG emission reductions attributable to the proposed Regulations are estimated to range from 173 to 254 Mt, with a central estimate of approximately 221 Mt. To achieve these GHG emission reductions, it is estimated that the proposed Regulations could result in societal costs that range from \$14.1 to \$26.7 billion, with a central estimate of \$20.6 billion. Therefore, the GHG emission reductions would be achieved at an estimated societal cost per tonne between approximately \$64 and \$128, with a central estimate of \$94.

To evaluate the results, a break-even analysis was conducted that compares the societal cost per tonne of the proposed Regulations to the departmental value of the social cost of carbon (SCC) published in 2016 (estimated at \$50/tCO<sub>2</sub>), to more recently published estimates of the SCC value found in the academic literature, including recent updates to two of the main models relied on to develop ECCC's 2016 estimated SCC. These recent estimates of SCC range between \$135 and \$440/tCO<sub>2</sub>. As a

De 2021 à 2040, les réductions cumulatives des émissions de GES attribuables au projet de règlement sont estimées à une valeur de 173 à 254 Mt, l'estimation centrale étant d'environ 221 Mt. Pour atteindre ces réductions d'émissions de GES, il est estimé que le projet de règlement pourrait entraîner des coûts sociétaux allant de 14,1 à 26,7 milliards de dollars, l'estimation centrale étant de 20,6 milliards de dollars. Ainsi, les réductions des émissions de GES seraient atteintes à un coût sociétal par tonne qui est estimé à une valeur d'allant d'environ 64 \$ à 128 \$, l'estimation centrale étant de 94 \$.

Pour évaluer les résultats, une analyse de seuil de rentabilité a été menée qui compare le coût sociétal par tonne du projet de règlement à la valeur du coût social du carbone (CSC) du Ministère publiée en 2016 (estimée à 50 \$/t CO<sub>2</sub>) et aux estimations de CSC publiées plus récemment dans des articles universitaires, y compris des articles sur les mises à jour récentes aux deux modèles principaux pris en compte dans l'estimation de CSC du Ministère en 2016. Ces estimations récentes du CSC varient de 135 à

result, the Department concludes that, given the higher range of more recent SCC estimates, it is likely that the monetized benefits of the proposed Regulations would exceed its costs once the Department updates its SCC estimate.

The proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers, which would increase prices for households and industrial users. Credit creation would also generate revenue for low-carbon energy suppliers, which would make low-carbon energy sources such as electricity relatively less expensive in comparison. This would lead to decreased end-use demand for fossil fuels and increased end-use demand for lower-carbon energy sources, thereby reducing national GHG emissions.

To evaluate the direct impact of the proposed Regulations as well as the effect of relative price changes on Canadian economic activity and GHG emissions, a macroeconomic analysis was completed. When price effects are taken into account, it is estimated that the proposed Regulations would result in up to 20.6 Mt of GHG emission reductions, with a slight decrease in GDP of up to 0.2% in 2030, using an upper bound scenario where all credits are sold at the marginal cost per credit.

#### *Analytical framework*

*TBS guidance:* The impacts of the proposed Regulations have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide*.<sup>25</sup> Impacts have been identified, quantified and monetized where possible, and compared incrementally to a non-regulatory scenario.

*Key impacts:* The logic model in Figure 4 illustrates the incremental impacts of the proposed Regulations that the Department is able to quantify and monetize in this analysis. Compliance actions under the proposed Regulations would result in incremental domestic GHG emission reductions, net capital and operating costs for industry, as well as administrative costs for both industry and government. Compliance costs are also expected to have an impact on the demand for energy and therefore on economic output and emissions. Other impacts are assessed qualitatively.

440 \$/t CO<sub>2</sub>. Compte tenu de la plage de ces estimations plus récentes du CSC qui sont plus élevées, le Ministère en conclut qu'il est vraisemblable que la valeur monétaire des avantages du projet de règlement puisse excéder ses coûts une fois que le Ministère aura mis à jour son estimation du CSC.

Le projet de règlement ferait augmenter les coûts de production pour les fournisseurs principaux, ce qui entraînerait une hausse des prix pour les ménages et les utilisateurs industriels. Les revenus générés par la création d'unités de conformité rendraient les sources d'énergie à faible IC comme l'électricité relativement moins coûteuses en comparaison. Cela entraînerait une diminution de la demande pour les combustibles fossiles et une augmentation de la demande pour des sources d'énergie à faible IC, ce qui réduirait ainsi les émissions nationales de GES.

Afin d'évaluer l'incidence directe du projet de règlement ainsi que l'effet des variations relatives des prix sur l'activité économique canadienne et les émissions de GES, une analyse macroéconomique a été effectuée. En tenant compte de ces effets de prix, il est estimé que le projet de règlement entraînerait des réductions d'émissions de GES d'au plus 20,6 Mt accompagnées d'une légère diminution du PIB d'au plus 0,2 % en 2030, selon un scénario de limite supérieure où toutes les unités de conformité sont vendues au coût marginal par unité.

#### *Cadre d'analyse*

*Lignes directrices du SCT :* Les incidences du projet de règlement ont été analysées conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada* du Secrétariat du Conseil du Trésor<sup>25</sup>. Les effets de la réglementation ont été cernés, quantifiés et leurs valeurs monétaires ont été estimées dans la mesure du possible. Cette analyse est effectuée de manière différentielle comparativement à un scénario de référence sans réglementation.

*Principales incidences :* Le modèle logique présenté à la figure 4 illustre les effets différentiels attendus du projet de règlement que le Ministère pouvait quantifier et évaluer sous forme de valeurs monétaires dans cette analyse. Les mesures prises pour se conformer au projet de règlement apporteraient des réductions différentielles des émissions de GES au Canada, des coûts nets d'immobilisations et d'exploitation pour l'industrie et des coûts administratifs tant à l'industrie qu'au gouvernement. Les coûts de conformité devraient avoir des répercussions sur la demande d'énergie et donc sur la production économique et les émissions. Les autres incidences sont évaluées de manière qualitative.

<sup>25</sup> The TBS Canadian Cost-Benefit Analysis Guide can be found on the [Government of Canada website on the Cabinet Directive on Regulations: Policies, guidance and tools](#).

<sup>25</sup> Il est possible de consulter le Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada au [site Web du gouvernement du Canada portant sur la Directive du Cabinet sur la réglementation \(politiques, lignes directrices et outils\)](#).

The proposed Regulations would work in combination with other federal, provincial, and territorial climate change policies to create an incentive for firms to invest in innovative technologies and fuels by setting long-term, predictable and stringent targets. The broad range of compliance strategies allowed under the proposed Regulations would also allow fossil fuel suppliers the flexibility to choose the lowest-cost compliance actions available. If the proposed Regulations induce more long-term innovation and economies of scale than projected in the estimates presented in this analysis, then the proposed Regulations could result in lower costs and greater reductions, particularly over a longer time frame.

**Figure 4: Logic model for the analysis of the proposed Regulations**

Compliance actions taken under the proposed Regulations	→	Reduction in domestic GHG emissions	→	Reduction in climate change damages	→	Social benefits
	→	Net compliance costs	→	Reduction in economic output	→	Social costs

*Baseline scenario:* The baseline scenario assumes a status quo in which the proposed Regulations are not implemented. The baseline scenario is based on the most recent GHG emissions inventory and projections from the 2019 Departmental Reference Case. It includes the federal carbon pollution pricing backstop system (the federal backstop system), provincial carbon pricing policies, as well as the future impact of relevant policies and measures taken, or announced in detail by the federal, provincial and territorial governments as of September 2019.<sup>26</sup> Therefore, the baseline scenario does not account for impacts associated with the COVID-19 pandemic. However, the extent to which COVID-19 may influence the results are qualitatively described. Independent industry and consumer actions to reduce GHG emissions have also been considered as part of the baseline scenario, to the extent possible (e.g. trends in electric vehicle uptake, trends in process improvements). An updated baseline scenario will be used when the final Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

*Regulatory scenario:* The analysis compares the expected impacts of the proposed Regulations (the regulatory

Le projet de règlement fonctionnerait en conjonction avec d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales sur les changements climatiques pour créer un incitatif aux entreprises à investir dans des technologies et des combustibles novateurs en établissant des cibles de réduction à long terme, strictes et prévisibles. Le large éventail de stratégies de conformité autorisées en vertu du projet de règlement donnerait également aux fournisseurs de combustibles fossiles la flexibilité de choisir les mesures de conformité les moins coûteuses disponibles. Si le projet de règlement entraîne plus d'innovation à long terme et d'économies d'échelle que ce qui est prévu dans l'estimation présentée dans cette analyse, le projet de règlement pourrait entraîner des réductions plus importantes et une baisse des coûts, en particulier sur une période plus longue.

**Figure 4 : Modèle logique de l'analyse du projet de règlement**

Mesures de conformité prises en vertu du projet de règlement	→	Réduction des émissions nationales de GES	→	Réduction des dommages causés par les changements climatiques	→	Avantages sociaux
	→	Coûts nets de conformité	→	Réduction de la production économique	→	Coûts sociaux

*Scénario de référence :* Dans le scénario de référence, on suppose un statu quo dans le cadre duquel le projet de règlement ne serait pas mis en œuvre. Ce scénario repose sur l'inventaire et les projections des émissions de GES les plus récents provenant du scénario de référence de 2019 du Ministère. Il tient compte du filet de sécurité fédéral pour la tarification de la pollution par le carbone (filet de sécurité fédéral), des politiques provinciales de tarification de la pollution par le carbone et de l'incidence future des politiques et mesures applicables déjà adoptées ou annoncées en détail par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en date de septembre 2019<sup>26</sup>. Il ne prend donc pas en compte les répercussions de la pandémie de COVID-19. Toutefois, la mesure dans laquelle la COVID-19 pourrait influencer sur les résultats fait l'objet d'une description qualitative. Les mesures indépendantes prises par l'industrie et les consommateurs pour réduire les émissions de GES sont autant que possible comprises dans le scénario de référence (par exemple tendances de l'achat de véhicules électriques, tendances d'amélioration des procédés). Un scénario de référence mis à jour sera utilisé dans l'analyse qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

*Scénario réglementaire :* Dans cette analyse, les effets prévus du projet de règlement (scénario réglementaire)

<sup>26</sup> For more information refer to the Government of Canada's [greenhouse gas emissions projections website](#) as well as *Canada's Fourth Biennial Report on Climate Change* (PDF).

<sup>26</sup> Pour plus de renseignements, prière de consulter le [site Web Inventaire officiel canadien des gaz à effet de serre](#) ainsi que le *Quatrième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques* (PDF).

scenario) to a scenario that assumes the proposed Regulations are not implemented (the baseline scenario). Societal costs are directly incurred as a result of the creation of compliance credits, not as a result of acquiring compliance credits in trade. Therefore, compliance credit purchases are a transfer payment between parties since a payment from one party to another is not considered a cost to society as a whole. Moreover, it is expected that some credit-creating activities taken under the proposed Regulations would be attributable (or partially attributable) to other federal and provincial policies or industry action that would have occurred in the absence of the proposed Regulations. Given this, it is expected that not all of these activities, and thus not all the costs and emission reductions associated with these activities, would be attributable to the proposed Regulations. All benefits and costs presented would be incremental to the baseline scenario, unless otherwise specified.

The regulatory scenario assessed in this analysis is of the proposed regulatory design that was presented to stakeholders in the June 2020 consultations. The Department has since updated the design of the proposed Regulations based on stakeholder feedback. Important changes that would affect the results of this analysis include the delay of the phase out on residential electric vehicle charging credits, which now starts in 2031 instead of 2027, and the coming-into-force date of the reduction requirements, which is now December 1, 2022, instead of June 1, 2022. The last compliance period for the *Renewable Fuels Regulations* (RFR) would be 2022, the final reporting and true-up period would be in 2023, and the RFR would be repealed in 2024. However, the June 2020 consultations had a final compliance period for the RFR in 2021, final reporting and true-up period in 2022, and repeal in 2023. Consequently, the one-time rollover of credits from the RFR would occur in 2023 instead of 2022. These changes could not be incorporated into this analysis in time for the *Canada Gazette*, Part I, publication. As a result, credit estimates for end-use fuel switching would be underestimated, banked credits would be underestimated, incremental actions may start later than estimated, capital expenditures would not be required as early as estimated, and incremental costs and GHG reductions would be overestimated. However, these changes are not expected to significantly change the results or the conclusions of the analysis (see section on *uncertainty of impact estimates* for more detail). These design changes will be incorporated into the analysis presented alongside the final Regulations, when published in the *Canada Gazette*, Part II.

sont comparés à un scénario où le projet de règlement ne serait pas mis en œuvre (scénario de référence). Des coûts sociétaux sont directement encourus en raison de la création d'unités de conformité, et non de l'acquisition de telles unités de conformité par voie d'échange. Ainsi, les achats d'unités de conformité sont un paiement de transfert entre les parties, puisque le paiement d'une partie à une autre est considéré ne pas avoir de coût pour la société dans son ensemble. De plus, il est prévu que certaines activités créant des unités de conformité en vertu du projet de règlement soient attribuables (en tout ou en partie) à d'autres politiques fédérales ou provinciales ou à d'autres actions de l'industrie puisqu'elles auraient été menées en l'absence du projet de règlement. Ainsi, ces activités et, par conséquent, les coûts et les réductions d'émissions qui les accompagnent ne seraient pas tous attribuables au projet de règlement. L'analyse présente les avantages et les coûts différentiels par rapport au scénario de référence, sauf indication contraire.

Le scénario réglementaire évalué dans cette analyse est l'approche réglementaire proposée qui a été présentée aux intervenants dans les consultations de juin 2020. Depuis, le Ministère a modifié la conception du projet de règlement en fonction des commentaires reçus des parties prenantes. Au nombre des changements importants ayant une incidence sur les résultats de l'analyse, mentionnons les délais accordés pour l'élimination progressive des unités de conformité de recharge résidentielle des véhicules électriques (qui débutera en 2031 plutôt qu'en 2027) et pour l'entrée en vigueur des exigences de réduction (maintenant fixée au 1<sup>er</sup> décembre 2022 plutôt qu'en juin 2022). La dernière période de conformité du *Règlement sur les carburants renouvelables* (RFR) serait 2022, la période de déclaration finale et de rajustement serait en 2023, et le RFR serait abrogé en 2024. Toutefois, lors des consultations en juin 2020, il était prévu que la dernière période de conformité du RFR soit 2021, que la période de déclaration finale et de rajustement soit en 2022, et que l'abrogation soit en 2023. Par conséquent, la conversion unique des unités de conformité du RFR aurait lieu en 2023 plutôt qu'en 2022. Ces changements n'ont pu être intégrés à temps à l'analyse pour la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Par conséquent, les estimations des unités de conformité provenant du remplacement des combustibles par l'utilisateur final seraient sous-estimées, les unités de conformité accumulées seraient sous-estimées, les mesures supplémentaires pourraient commencer plus tard que prévu, les coûts d'immobilisations ne seraient pas nécessaires aussi tôt que prévu et les coûts et les réductions de GES différentiels seraient surestimés. Toutefois, aucun de ces changements ne devrait modifier significativement les résultats ou les conclusions de l'analyse (voir la section sur *l'incertitude des estimations d'impact* pour plus de détails). Ces changements de conception seront toutefois intégrés à l'analyse qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

*Time frame of analysis:* The time frame considered for this analysis is 2021 to 2040. Based on the design that was presented in the June 2020 consultations, the proposed Regulations are assumed registered in late 2021 and the first compliance year requiring reductions in the CI of liquid fossil fuels would be 2022, six months after the registration of the proposed Regulations. The annual CI reduction requirement would become more stringent between 2022 and 2030, starting at 2.4 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2022, reaching 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ by 2030. A 2021 to 2040 time frame was considered sufficient for estimating most of the impacts, since GHG emission reductions are not expected to occur until 2026 and most of the costs are not expected to occur until 2025. Reductions and costs are also expected to decrease annually beyond 2030 as the annual CI reduction requirement stays constant at 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ and non-incremental credits from actions expected to occur in the baseline rise over time, crowding out credits from incremental actions. The CI reduction requirements after 2030 will be subject to a review of the proposed Regulations and potential future amendments. Finally, forecasts of oil and natural gas prices and production are taken from the Canada Energy Regulator, which are available up to 2040.<sup>27</sup>

*Monetary costs:* All monetary results are shown in 2019 Canadian dollars, inflating non-2019 values (using GDP Deflator data), and converting non-Canadian prices (2019 exchange rates).<sup>28</sup> When shown as present values, future year impacts have been discounted at 3% per year as per TBS guidance, and shown as present value in 2020.

*Break-even analysis (BEA):* The net results of the proposed Regulations are presented in terms of monetized impacts (costs and savings) and quantified GHG emission reductions, summarized as a societal cost per tonne attributable to the proposed Regulations. This result also represents an approximation of the carbon value that would allow the proposed Regulations to break even to ensure that benefits are at least equal to costs. To determine the plausibility of the break-even value associated with the proposed Regulations, the societal cost per tonne of the proposed Regulations is compared to the Department's central SCC value published in 2016, and more recently

*Période visée par l'analyse :* La période d'analyse s'étend de 2021 à 2040. Selon la conception réglementaire présentée lors des consultations en juin 2020, le projet de règlement serait enregistré en 2021 et la première année de conformité au cours de laquelle il y aurait des exigences de réduction de l'IC pour la catégorie des combustibles fossiles liquides serait 2022, soit six mois après l'enregistrement du règlement. L'exigence de réduction annuelle de l'IC deviendrait plus stricte entre 2022 et 2030, commençant à 2,4 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2022 et plafonnant à 12 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2030. La période de 2021 à 2040 est jugée suffisante pour estimer la plupart des incidences, puisqu'il n'est pas prévu que les réductions des émissions de GES surviennent avant 2026 et que la plupart des coûts ne surviennent pas avant 2025. De plus, il est estimé que les réductions et les coûts diminueraient chaque année après 2030, puisque l'exigence de réduction annuelle de l'IC demeure constante à 12 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ et que les unités de conformité considérées non supplémentaires provenant des mesures prévues dans le scénario de référence augmenteraient progressivement, remplaçant les unités de conformité provenant de mesures supplémentaires. Les exigences de réduction de l'IC après 2030 seront vérifiées dans le cadre de l'examen du projet de règlement et pourraient faire l'objet de modifications dans le futur. Finalement, les prévisions des prix et de la production de pétrole et de gaz naturel viennent de la Régie de l'énergie du Canada et sont disponibles jusqu'en 2040.<sup>27</sup>

*Coûts monétaires :* Tous les résultats monétaires sont présentés en dollars canadiens de 2019 après inflation des valeurs autres que de 2019 (à l'aide des données du déflateur du PIB) et conversion des prix non canadiens (aux taux de change de 2019).<sup>28</sup> Lorsqu'elles sont présentées en valeur actualisée, les incidences des années à venir sont actualisées en dollars de 2020 à un taux de 3 % conformément aux lignes directrices du SCT.

*Analyse de seuil de rentabilité (ASR) :* Les résultats nets du projet de règlement sont présentés en termes de valeur monétaire pour les incidences (coûts et économies) et de réductions des émissions de GES quantifiées. Ces résultats sont utilisés pour estimer un coût sociétal par tonne attribuable au projet de règlement, ce qui représente un résumé de ces résultats. Ce coût sociétal par tonne représente également une approximation de la valeur du carbone pour laquelle le projet de règlement atteindrait le seuil de rentabilité, c'est-à-dire la valeur qui permettrait que les avantages soient au moins égaux aux coûts. Pour juger du caractère vraisemblable de cette valeur de

<sup>27</sup> For more information refer to the CER's publication on [Canada's Energy Future](#).

<sup>28</sup> Economic projections (including exchange rates and inflation) to 2023 are calibrated to Finance Canada's February 2019 Budget Fiscal Outlook and economic projections between 2024 and 2030 are based on Finance Canada's long-term projections.

<sup>27</sup> Pour plus de renseignements, prière de consulter la publication de la Régie de l'énergie du Canada « [Avenir énergétique du Canada](#) ».

<sup>28</sup> Nous avons étalonné les projections économiques (avec les taux de change et l'inflation) jusqu'en 2023 en nous reportant aux Perspectives financières et budgétaires de février 2019 de Finances Canada et, pour la période 2024-2030, aux projections à long terme de ce même ministère.

published SCC estimates from the literature.<sup>29</sup> This is because the recent academic literature shows that the SCC values currently used by the Department are lower than more recent estimates. For the break-even value to be plausible, it should fall within the range of these updated SCC values.

### Lifecycle analysis versus national inventory accounting

The proposed Regulations would require CI reductions along the lifecycle of fuels. A lifecycle approach considers the GHG emissions involved in multiple stages of the fuel's production process, from feedstock extraction or cultivation to fuel combustion. The lifecycle carbon intensity of fuels includes GHG emissions that occur over multiple years and in multiple sectors such as the emissions associated with the use of electricity inputs, fuel inputs, material and chemical inputs, transportation and land use change. This is fundamentally different from a national GHG inventory approach that quantifies GHG emissions from different industrial or economic sectors on an annual basis.

A national inventory approach accounts for emissions from imported finished fuels; however, it would only account for the portion of those lifecycle emissions occurring within Canada's boundaries. This includes mainly the emissions from transporting, refining and processing the fuel, as well as its combustion in Canada. Lifecycle analysis (LCA) considers emissions from imported fuels that occur in other jurisdictions where it is produced. National inventory accounting is a standardized approach used by participating countries in the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). Using it enables comparisons between countries and provides a framework for the global accounting of emissions. The LCA approach is not concerned with national boundaries and seeks to quantify all emissions from the extraction or cultivation of the feedstock to the combustion of fuels. Compliance credits under compliance categories 1 and 3 would be created under the proposed Regulations using the LCA approach. Therefore, the number of compliance credits created for most credit-creating pathways would be estimated using LCA CI values. For Compliance

carbone permettant d'atteindre le seuil de rentabilité, le coût sociétal par tonne du projet de règlement est comparé à la valeur centrale de coût social du carbone du Ministère publiée en 2016, ainsi qu'aux estimations du CSC publiées plus récemment dans des articles universitaires<sup>29</sup>. Ces articles universitaires indiquent que les valeurs du CSC actuellement utilisées par le Ministère sont plus basses que les estimations plus récentes. Pour que le seuil de rentabilité du projet de règlement soit vraisemblable, il devrait se situer dans la plage de ces valeurs plus récentes du CSC.

### Analyse de cycle de vie et comptabilité d'inventaire national

Le projet de règlement exigerait des réductions d'IC sur le cycle de vie des combustibles. Dans une approche de cycle de vie, les émissions de GES rejetées au cours des divers stades du procédé de production d'un combustible sont prises en compte, depuis l'extraction ou la culture de la matière première jusqu'à la combustion de ce combustible. L'IC sur le cycle de vie des combustibles comprend des émissions de GES sur plusieurs années et provenant de plusieurs secteurs, comme les émissions associées à l'utilisation d'électricité, de combustible, de matériaux et de produits chimiques, les émissions rejetées durant le transport ou associées aux changements d'utilisation des terres. L'approche de cycle de vie est foncièrement différente de la méthode de calcul de l'inventaire national des GES qui estime les émissions de GES provenant des divers secteurs de l'industrie ou de l'économie sur une base annuelle.

La méthode de calcul de l'inventaire national tient compte des émissions par les combustibles finis importés, mais elle ne considérerait que la partie de ces émissions sur le cycle de vie qui se produisent à l'intérieur du Canada, c'est-à-dire avant tout des émissions du transport, du raffinage et de la transformation des combustibles et de leur combustion au pays. Dans l'analyse de cycle de vie (ACV), les émissions de combustibles importés qui se produisent dans les autres juridictions où le combustible est produit sont prises en considération. La méthode de calcul de l'inventaire national est une approche normalisée qu'adoptent les pays adhérant à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Son utilisation permet de faire des comparaisons entre pays et fournit un cadre pour la comptabilisation mondiale des émissions. Dans son optique, l'ACV ne s'intéresse pas aux délimitations nationales et se propose de quantifier toutes les émissions des activités, depuis l'extraction ou la culture de la matière première jusqu'à la combustion des combustibles. C'est selon une approche de cycle de vie que seront créées les unités de conformité des catégories de

<sup>29</sup> Further information regarding the SCC can be found in the [Technical Update to Environment and Climate Change Canada's Social Cost of Greenhouse Gas Estimates \(PDF\)](#).

<sup>29</sup> On peut trouver plus de renseignements sur le CSC dans la [Mise à jour technique des estimations du coût social des gaz à effet de serre réalisées par Environnement et Changement climatique Canada \(PDF\)](#).

Category 1, the number of credits created would be determined by a quantification method (QM) for each project type that is consistent with International Standard ISO 14064-2 entitled *Specification with Guidance at the Project Level for Quantification, Monitoring and Reporting of Greenhouse Gas Emission Reductions or Removal Enhancements* and published by the International Organization for Standardization.

The Department used the national inventory accounting approach in order to estimate incremental GHG emissions reductions, which is consistent with the Departmental reference case and international reporting requirements. Canada's GHG inventory is developed, compiled, and reported annually by the Department, and is prepared in accordance with the UNFCCC reporting guidelines. Canada's emissions projections in the Departmental Reference Case are based on end-use combustion emission intensities and include only domestic emissions. All emissions and removals attributed to direct land use change are excluded from the national emissions total.<sup>30</sup>

#### Pathway modelling and analysis

The proposed Regulations give primary suppliers flexibility in terms of how to comply. Given this, it is not possible to forecast and monetize all possible compliance pathways that may exist now and in the future. To assess the impacts of the proposed Regulations, a representative set of pathways for creating compliance credits were identified for each of the three categories of compliance credit-creation (actions that reduce the CI of the fossil fuel throughout its lifecycle; supplying low-carbon fuels; and end-use fuel switching in transportation).

To the extent possible, the representative credit-creating pathways used for analysis have considered what has occurred in other jurisdictions with similar policies (such as California's *Low Carbon Fuel Standard*), as well as pathways that are technologically ready or commercially available today. The analysis attempts to identify the technical or economic barriers to achieving reductions under each credit-creating pathway in order to establish an upper bound estimate on the number of compliance credits that could be created for each pathway by 2030.

Some of the credits that would be created under the proposed Regulations would not be directly attributable to

conformité 1 et 3 dans le projet de règlement. Ainsi, les valeurs d'IC sur le cycle de vie permettraient d'estimer le nombre d'unités de conformité pour la plupart des voies de conformité. Dans la catégorie de conformité 1, le nombre d'unités de conformité créées sera déterminé à l'aide d'une méthode de quantification (MQ) pour chaque type de projets conforme à la norme internationale ISO 14064-2, *Spécification et lignes directrices, au niveau des projets, pour la quantification, la surveillance et la rédaction de rapports sur les réductions d'émissions ou les accroissements de suppressions des gaz à effet de serre*, de l'Organisation internationale de normalisation.

Le Ministère a retenu comme méthode la méthode de calcul de l'inventaire national pour estimer les réductions différentielles d'émissions de GES, ce qui s'accorde avec le scénario de référence du Ministère et les exigences internationales en matière de rapports. L'inventaire des GES au Canada est établi, assemblé et déclaré annuellement par le Ministère conformément aux lignes directrices de la CCNUCC. Dans le scénario de référence du Ministère, les projections d'émissions canadiennes sont estimées en fonction de l'intensité des émissions liées à la combustion en utilisation finale et comprennent uniquement les émissions au Canada. Toutes les émissions et les suppressions attribuables aux changements directs d'utilisation des terres (CDUT) sont exclues du total<sup>30</sup>.

#### Modélisation et analyse des voies de conformité

Le projet de règlement fournit de la flexibilité aux fournisseurs principaux quant à la façon dont ils peuvent se conformer. Il est donc impossible de prévoir et d'estimer la valeur monétaire de toutes les voies de conformité possibles aujourd'hui et dans le futur. Pour évaluer les répercussions du projet de règlement, un ensemble représentatif de voies de création des unités de conformité a été défini dans chacune des trois catégories (réduction de l'IC des combustibles fossiles le long de leur cycle de vie, fourniture de combustibles à faible IC et changements de combustible par l'utilisateur final dans les transports).

Dans la mesure du possible, l'analyse tient compte de ce qui s'est produit dans d'autres administrations ayant adopté des politiques semblables (comme la norme californienne sur les combustibles à faible teneur en carbone), ainsi que les voies de conformité qui sont technologiquement prêtes ou commercialement disponibles maintenant. L'analyse tente d'identifier les obstacles techniques ou économiques à la réduction des émissions dans chaque voie de création d'unités de conformité, le but étant d'estimer une borne supérieure pour le nombre d'unités de conformité susceptibles d'être créées dans chacune des voies d'ici 2030.

Certaines des unités de conformité qui seraient créées en vertu du projet de règlement ne seraient pas directement

<sup>30</sup> For more information, refer to the [website for the Government of Canada's Greenhouse Gas Emissions Inventory](#).

<sup>30</sup> Pour plus de renseignements, consulter le [site Web Inventaire officiel canadien des gaz à effet de serre](#).



the proposed Regulations. These would count towards compliance but are not considered incremental in the analysis. Therefore, each potential pathway has been assessed in terms of compliance credits created, and incremental emission reductions and compliance costs through a partial equilibrium (or static) analysis. This analysis assumes that the demand for energy remains constant, and does not include energy price impacts on GDP and GHG emissions.

It is assumed that firms would choose the least-cost available credit-creating pathways in order to comply with the proposed Regulations and pathways are ranked in the order of estimated cost per credit. Low-cost pathways may be chosen in part because of other policies (e.g. existing fuel blending requirements), or existing trends (e.g. electric vehicle uptake), or because of industry innovations that may develop in the absence of the proposed Regulations (e.g. process improvements). As such, emission reductions and costs from these pathways would be considered as part of the baseline scenario and would not be attributed to the proposed Regulations (non-incremental). Therefore, estimates of total pathway compliance credits may under or overestimate the incremental impacts of the proposed Regulations. The analysis considers both estimates of compliance credits created and the likelihood of the attribution of their emission reductions and costs to the proposed Regulations. The representative compliance pathways and their likelihood of attribution to the proposed Regulations are presented in Table 3.

**Table 3: Representative pathways and attribution to the proposed Regulations**

Representative Compliance Pathway	Attribution
Emerging technologies (e.g. co-processing)	Incremental
Compliance fund	Not quantified
Blending ethanol in the gasoline pool	Incremental
Blending biodiesel/HDRD in the diesel and light fuel oil pools	Incremental
Carbon capture and storage (CCS)	Incremental
Refinery process improvements	Incremental
Flaring or conserving methane emissions	Some incremental

attribuables au projet de règlement. Ces unités pourraient être utilisées pour se conformer, mais ne sont pas considérées comme des réductions différentielles dans l'analyse. Ainsi, pour chaque voie de conformité, les unités de conformité qui pourraient être créées, les réductions différentielles des émissions et les coûts de conformité ont été évalués au moyen d'une analyse d'équilibre partiel (ou statique). L'analyse se fonde sur l'hypothèse que la demande d'énergie est constante et ne tient pas compte de l'incidence des prix de l'énergie sur le PIB et les émissions de GES.

On fait l'hypothèse que les entreprises choisiraient les voies de création des unités de conformité les moins coûteuses qui s'offrent à eux pour se conformer au projet de règlement et les voies de conformité sont classées par ordre de coût estimatif par unité de conformité. Les voies à faible coût pourraient être choisies en partie à cause d'autres politiques (exigences existantes sur la teneur minimale en carburants renouvelables) ou d'autres tendances (adoption des véhicules électriques, par exemple) ou en raison d'innovations qui pourraient voir le jour dans l'industrie en l'absence du projet de règlement (améliorations des procédés, par exemple). Ainsi, les réductions d'émissions et les coûts de ces voies seraient considérés comme faisant partie du scénario de référence et ne seraient pas attribués au projet de règlement (réductions et coûts non différentiels). Les estimations des unités de conformité pour l'ensemble des voies pourraient sous-estimer ou surestimer les effets différentiels du projet de règlement. L'analyse tient compte à la fois des estimations des unités de conformité créées et de la probabilité d'attribution des réductions d'émissions et des coûts au projet de règlement. Le tableau 3 présente les voies de conformité jugées représentatives avec la probabilité de leur attribution au projet de règlement.

**Tableau 3 : Voies représentatives et attribution au projet de règlement**

Voie de conformité représentative	Attribution
Technologies émergentes (cotraitements des biobruits, par exemple)	Supplémentaire
Fonds aux fins de conformité	Non quantifié
Mélange d'éthanol dans le stock d'essence	Supplémentaire
Mélange de biodiesel ou de DRPH dans les stocks de diesel et de mazout léger	Supplémentaire
Captage et stockage du carbone	Supplémentaire
Améliorations des procédés de raffinage	Supplémentaire
Torchage ou conservation du méthane	Supplémentaire en partie

Representative Compliance Pathway	Attribution
Existing projects announced after July 2017 and before the end of 2021	Non-incremental
End-use fuel switching to electric and natural gas/propane vehicles	Non-incremental
Low-carbon fuels from existing blending mandates	Non-incremental

### Macroeconomic modelling

The proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers, which would increase prices for households and industrial users. Conversely, credit creation would also generate revenue for low-carbon energy suppliers, which would make low carbon energy sources (e.g. electricity) relatively less expensive in comparison. This would lead to decreased end-use demand for fossil fuels and increased end-use demand for lower carbon energy sources. To evaluate the impact of price effects that the proposed Regulations could be expected to have on Canadian economic activity and GHG emissions, a macroeconomic analysis (or dynamic analysis) was completed using EC-PRO, the Department's computable general equilibrium (CGE) model, and is presented as part of the distributional analysis of regulatory impacts.

### Impacts from compliance categories

The proposed Regulations would have three main categories of credit-creating actions: (1) actions that reduce the CI of the fossil fuel throughout its lifecycle; (2) supplying low-carbon fuels; and (3) end-use fuel switching in transportation. The credit-creating actions have been assessed using representative pathways. Primary suppliers would also be able to comply by contributing to a compliance fund mechanism for up to 10% of their annual reduction requirement. The credit price under the fund would be set in the proposed Regulations at \$350 (in 2022 nominal dollars) per compliance credit (CPI adjusted). The estimated impacts of these categories of credit-creating actions and the fund are described below.

Compliance credits created for some actions related to gaseous and solid fuels may be used for up to 10% of a primary supplier's annual reduction requirement for liquid fuels each year. However, credits created for actions related to gaseous and solid fuels are not estimated in this

Voie de conformité représentative	Attribution
Projets en place annoncés après juillet 2017 et avant la fin de 2021	Non supplémentaire
Changements de combustible par l'utilisateur final pour les véhicules électriques ou au gaz naturel/propane	Non supplémentaire
Combustibles à faible IC associés aux exigences existantes sur la teneur minimale en carburants renouvelables	Non supplémentaire

### Modélisation macroéconomique

Le projet de règlement ferait augmenter les coûts de production pour les fournisseurs principaux, entraînant une hausse des prix pour les ménages et les utilisateurs industriels. D'un autre côté, la création d'unités de conformité générerait des revenus pour les fournisseurs d'énergie à faible IC, ce qui rendrait ces sources d'énergie à faible IC (par exemple, l'électricité) relativement moins coûteuses en comparaison. Cela devrait entraîner une diminution de la demande pour les combustibles fossiles et une augmentation de la demande pour des sources d'énergie à faible IC. Pour évaluer l'incidence de ces effets de prix que le projet de règlement pourrait avoir sur l'activité économique et les émissions de GES au Canada, une analyse macroéconomique (ou à une analyse dynamique) a été effectuée à l'aide d'ECPRO, qui est le modèle d'équilibre général calculable (EGC) du Ministère. Cette analyse est présentée dans le cadre de l'analyse de répartition des répercussions du projet de règlement.

### Incidences des catégories de conformité

Le projet de règlement viserait trois grandes catégories de mesures de création d'unités de conformité : (1) réduction de l'IC des combustibles fossiles le long de leur cycle de vie; (2) fourniture de combustibles à faible IC; (3) changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports. Les mesures de création des unités de conformité ont été évaluées en déterminant des voies de conformité représentatives des trois catégories. Les fournisseurs principaux seraient également en mesure de se conformer en contribuant à un mécanisme de fonds aux fins de conformité jusqu'à concurrence de 10 % de leur exigence de réduction annuelle. Le prix d'une unité de conformité au titre de fonds serait spécifié dans le projet de règlement et fixé à 350 \$ en 2022 (valeur nominale) [prix rajusté en fonction de l'IPC]. Les estimations des incidences de ces catégories de mesures de création d'unités de conformité et du fonds sont décrites dans les sections qui suivent.

Les unités de conformité créées par certaines mesures qui réduisent les émissions le long du cycle de vie des combustibles gazeux et solides pourraient aussi être utilisées pour se conformer jusqu'à concurrence de 10 % de l'exigence annuelle de réduction pour les combustibles liquides.

analysis. If primary suppliers use gaseous and solid credits for compliance it is expected that they would only do so if they are less expensive to create than liquid credits.

#### Compliance Category 1: Actions that reduce the carbon intensity of the fossil fuel throughout its lifecycle

Parties may be able to take actions along the lifecycle of fossil fuels that reduce the CI of the fuel. These actions could be taken by primary suppliers (e.g. refinery/upgrader) and by credit creators upstream or downstream of a primary supplier (e.g. crude/oil sands producer), with the exception of carbon capture and use/storage, where the action can be taken by industrial facilities in addition to oil and gas facilities only for the GHG emissions associated with fuel combustion.

For Compliance Category 1, the number of credits created would be determined by a quantification method (QM), which specifies the eligibility criteria for the project as well as the approach for quantification. The Department would maintain a list of eligible quantification methodologies outside of the proposed Regulations. Projects would have to generate emission reductions that are real and incremental to a defined baseline (i.e. additional) to be able to create compliance credits. For all quantification methods other than the generic quantification method, this additionality would be assessed during the development of the quantification methodology. For the generic quantification method, additionality would be assessed at the project level. All quantification methodologies would be reviewed periodically for additionality, and maintained, modified or withdrawn accordingly.

The estimated compliance credits, costs, and reductions for representative credit-creating pathways in this category are presented below. Representative pathways for this category of credits include refinery process improvements, methane conservation at facilities covered by the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds: (Upstream Oil and Gas Sector)* (the Methane Regulations), methane flaring at small facilities not covered by the Methane Regulations, carbon capture and storage and enhanced oil recovery.

Toutefois, les unités de conformité créées pour les mesures de réduction relatives aux combustibles gazeux et solides ne sont pas estimées dans cette analyse. Si les fournisseurs principaux utilisaient ces unités de conformité pour se conformer aux exigences relatives à la catégorie des combustibles liquides, on s'attend à qu'il agirait ainsi seulement si ces unités sont moins coûteuses que les unités de conformité créent dans la catégorie des combustibles liquides.

#### Catégorie de conformité 1 : Mesures de réduction de l'intensité en carbone des combustibles fossiles le long de leur cycle de vie

Les parties pourraient prendre des mesures de réduction de l'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles. Ces mesures peuvent être réalisées par les fournisseurs principaux (par exemple les raffineries et les usines de valorisation) et les créateurs d'unités de conformité en amont ou en aval d'un fournisseur principal (production de pétrole brut/exploitation de sables bitumineux, par exemple), à l'exception du captage, du stockage ou de l'utilisation de carbone, où les mesures peuvent être réalisées par les installations industrielles en plus des installations pétrolières et gazières seulement pour les émissions de GES liées à la combustion des combustibles.

Dans la catégorie de conformité 1, le nombre d'unités de conformité créées sera déterminé à l'aide d'une méthode de quantification spécifiant les critères d'admissibilité des projets et l'approche retenue de quantification. Le Ministère maintiendrait une liste des méthodes de quantification en dehors du projet de règlement. Pour pouvoir créer des unités de conformité, les projets devraient générer des réductions d'émissions réelles et supplémentaires à un cas de référence défini, c'est-à-dire additionnelles. Pour toute méthode de quantification autre que la méthode générique, le caractère additionnel sera évalué lors de l'élaboration de la méthode de quantification. Pour la méthode générique de quantification, le caractère additionnel sera évalué au niveau du projet. Toutes les méthodes de quantification seraient réexaminées périodiquement quant à leur caractère additionnel et seraient maintenues, modifiées ou retirées en conséquence.

Les estimations des unités de conformité, de coûts et des réductions pour des voies représentatives de création d'unités de conformité dans cette catégorie sont présentées ci-dessous. Voici les voies jugées représentatives dans cette catégorie : améliorations des procédés de raffinage, conservation du méthane dans les installations visées par le *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils : (secteur du pétrole et du gaz en amont)* (Règlement sur le méthane), torchage du méthane dans les petites installations non visées par le Règlement sur le méthane, captage et stockage du carbone et récupération assistée des hydrocarbures.

## Refinery process improvements

Refiners could implement process improvements at facilities to reduce the lifecycle CI of fuels. Based on a 2013 report by the California Air Resources Board (CARB), it is expected refiners could conduct the following project types to reduce their emissions shown in Table 4.<sup>31</sup>

**Table 4: Possible refinery process improvement projects**

Equipment type	Project type
<b>Boilers</b>	Projects associated with cogeneration, steam and combined cycle plants
<b>Electrical equipment</b>	Projects dealing with electric motors powering air compressors, heating ventilation and air conditioning (HVAC) equipment, refrigeration equipment, pumps, fans, and other types of equipment
<b>Stationary combustion</b>	Projects with stationary gas turbines
<b>Steam equipment</b>	Projects dealing with steam motors powering air compressors, fans, or pumps
<b>Thermal equipment</b>	Projects dealing with furnaces and heat exchangers
<b>Other equipment</b>	Projects that did not fall into another category including refinery-wide projects and flare system projects

*Credit-creation:* Given a lack of detailed facility-level information, the degree to which these projects would be applicable in a Canadian context is unknown. This analysis therefore assumes that the technical potential and the costs for process improvements at Canadian refineries are the same as refineries in California. The cost and reduction estimates from the CARB report were obtained from industry reported information from refineries in California, and are not based on detailed engineering and cost analysis. The Department is undertaking the development of a generic quantification method for projects for which there is no applicable quantification method. For this quantification method, separate and more streamlined additionality criteria would be developed and assessed at the project level. Under the proposed Regulations, refinery process improvement projects that meet the additionality criteria would be eligible to create compliance credits in accordance with this quantification method. For the purpose of this analysis, any projects that cost below \$50/tonne (in nominal 2022 dollars) based on the

<sup>31</sup> CARB (2013). [Energy Efficiency and Co-Benefits Assessment of Large Industrial Sources: Refinery Sector Public Report](#).

## Améliorations des procédés de raffinage

Les raffineurs pourraient apporter des améliorations aux procédés des installations pour réduire l'IC sur le cycle de vie des combustibles. D'après un rapport de 2013 du California Air Resources Board (CARB), on estime que les raffineurs pourraient réaliser les types de projets suivants pour diminuer leurs émissions, présentés au tableau 4<sup>31</sup>.

**Tableau 4 : Projets possibles d'amélioration des procédés de raffinage**

Type d'équipement	Types de projets
<b>Chaudières</b>	Projets liés aux centrales de cogénération, à vapeur et à cycle combiné
<b>Équipement électrique</b>	Projets portant sur les moteurs électriques alimentant les compresseurs d'air, l'équipement de chauffage, ventilation et climatisation (CVC), le matériel de réfrigération, les pompes, les ventilateurs et autres pièces d'équipement
<b>Équipement fixe de combustion</b>	Projets portant sur les turbines à gaz fixes
<b>Équipement de production de vapeur</b>	Projets portant sur les moteurs à vapeur alimentant les compresseurs d'air, les ventilateurs ou les pompes
<b>Équipement de production thermique</b>	Projets portant sur les chaudières et les échangeurs de chaleur
<b>Autres pièces d'équipement</b>	Projets n'entrant pas dans une autre catégorie (projets à l'échelle d'une raffinerie, systèmes de torchage, etc.)

*Création des unités de conformité :* Par manque de données détaillées au niveau des installations, il n'est pas possible de savoir dans quelle mesure ces projets s'appliqueraient au contexte canadien. Dans cette analyse, on fait l'hypothèse que le potentiel technique et les coûts des améliorations des procédés sont les mêmes dans les raffineries canadiennes que dans les raffineries californiennes. Les estimations de coûts et de réductions tirées du rapport du CARB viennent de la déclaration de données industrielles des raffineries de la Californie, et non d'analyses détaillées des aspects techniques et des coûts. Le Ministère a entrepris l'élaboration d'une méthode de quantification générique pour les types de projets pour lesquels aucune autre méthode n'est applicable. Pour cette méthode de quantification, des critères d'additionnalité différents et plus rationalisés seront développés et évalués au niveau des projets. En vertu du projet de règlement, les projets d'amélioration des procédés qui satisfont aux critères d'additionnalité seraient admissibles pour créer des crédits conformément à cette méthode de quantification.

<sup>31</sup> CARB (2013). [Energy Efficiency and Co-Benefits Assessment of Large Industrial Sources: Refinery Sector Public Report \(disponible en anglais seulement\)](#).

2013 CARB report are not expected to meet the additionality criteria, and therefore are not expected to create compliance credits.<sup>32</sup>

It is estimated that credits from refinery process improvements would not be needed for compliance until 2026 since it is likely that there will be a sufficient quantity of credits from baseline activities and banked credits for meeting the annual CI reduction requirements between 2021 and 2025. As such, it is estimated that this pathway would create about 0.6 million compliance credits per year on average between 2026 and 2040.

*Attribution:* Since this pathway overlaps with carbon pricing, any projects that cost below \$50/tonne are not expected to meet the additionality criteria, and therefore would not create compliance credits. Projects above \$50/tonne are expected to be attributable to the proposed Regulations and would create compliance credits.

*Incremental impacts:* It is estimated that credits from this pathway are not needed until 2026; therefore it is assumed that capital costs are incurred in 2025. GHG reductions, and operating costs and cost savings would be incurred in 2026. Refinery process improvement projects are presented in Table 5 along with their associated capital costs, operating costs and cost savings, and GHG reduction estimates.

**Table 5: Compliance costs (in millions) and reductions (Mt) by project type<sup>33</sup>**

Note: Values presented are undiscounted.

Project Type	Capital Cost	Annual Operating Cost	Annual Operating Savings	Annual Reductions
Boilers – Optimize equipment operation/install additional units	110	0.5	(2.4)	<0.1
Other equipment – Install new equipment, renewable energy project, updated system	760	<0.1	(1.4)	0.6

Type de projets	Coût d'immobilisations	Coût annuel d'exploitation	Économie annuelle	Réduction annuelle
Chaudières – Optimisation du fonctionnement du matériel et installation d'appareils supplémentaires	110	0,5	(2,4)	<0,1

<sup>32</sup> The carbon price would be \$47/tonne in constant 2019 Canadian dollars.

<sup>33</sup> Refer to the CARB (2013), [Energy Efficiency and Co-Benefits Assessment of Large Industrial Sources: Refinery Sector Public Report](#) for more detailed information on costs and reductions.

Pour les fins de l'analyse, les projets qui coûtent moins de 50 \$/tonne en 2022 (valeur nominale) selon le rapport de CARB de 2013 sont présumés ne pas satisfaire aux critères d'additionnalité; ils ne créeraient donc pas d'unités de conformité<sup>32</sup>.

On estime qu'il n'y aurait pas d'unités de conformité provenant des améliorations des procédés de raffinage avant 2026, car il est probable qu'il y ait un nombre suffisant d'unités de conformité, obtenues par des mesures prévues dans le scénario de référence et accumulées, pour répondre aux exigences annuelles de réduction de l'IC entre 2021 et 2025. Ainsi, on estime que cette voie de conformité créerait en moyenne environ 0,6 million d'unités de conformité par an entre 2026 et 2040.

*Attribution :* Comme cette voie est en chevauchement avec celle de la tarification de la pollution par le carbone, tout projet coûtant moins de 50 \$/tonne est présumé ne pas satisfaire aux critères d'additionnalité et ne créerait donc pas d'unités de conformité. Les projets de plus de 50 \$/tonne seraient considérés comme attribuables au projet de règlement et créeraient, eux, des unités de conformité.

*Incidences différentielles :* on estime que les unités de conformité provenant de cette voie de conformité ne sont pas requises avant 2026, par conséquent, on fait l'hypothèse que les coûts d'immobilisations seront engagés en 2025. Les réductions de GES, les coûts d'exploitation et les économies se présenteraient en 2026. Nous décrivons les projets d'amélioration des procédés de raffinage au tableau 5 avec leurs coûts d'immobilisations et d'exploitation, les économies qui s'y rattachent et les estimations de réduction des GES.

**Tableau 5 : Coûts de conformité (en millions) et réductions (en Mt) par type de projets<sup>33</sup>**

Note : Les valeurs présentées dans le tableau ne sont pas actualisées.

<sup>32</sup> Le prix du carbone serait de 47 \$ par tonne en dollars canadiens constants de 2019.

<sup>33</sup> Consulter CARB (2013), [Energy Efficiency and Co-Benefits Assessment of Large Industrial Sources: Refinery Sector Public Report](#) (disponible en anglais seulement) pour plus de renseignements sur les coûts et les réductions.

Type de projets	Coût d'immobilisations	Coût annuel d'exploitation	Économie annuelle	Réduction annuelle
Autre équipement – Installation de nouvel équipement, projets d'énergie renouvelable, mise à niveau des systèmes	760	<0,1	(1,4)	0,6

Cumulative GHG emission reductions between 2021 and 2040 are estimated at 8.9 Mt. Over the time frame of analysis, this pathway would also result in total capital costs to industry of \$751 million, total operating costs of \$6 million, and total operating savings of \$39 million. Therefore, it is estimated that this pathway would result in a total compliance cost to industry of about \$717 million between 2021 and 2040.

#### Methane conservation at facilities covered under the Methane Regulations

In the baseline scenario, it is assumed that the federal Methane Regulations are in place nationally since equivalency agreements with provinces were being finalized at the time of this analysis and were not incorporated into Reference Case 2019. This will be updated in the analysis presented alongside the final Regulations, when published in the *Canada Gazette*, Part II. Under the Methane Regulations, facilities that are covered by the venting requirements would be subject to a venting limit and be required to conserve their gas or destroy their gas by flaring instead.<sup>34</sup> However, under the proposed Regulations, facilities that would have flared under the Methane Regulations may now choose to conserve their gas. It is assumed that a facility would have flared if its gas production minus on-site fuel use is smaller than 750 000 m<sup>3</sup> per year or if the facility is already selling less than 20 000 m<sup>3</sup> of gas per year.

**Credit creation:** Under the proposed Regulations, methane reduction projects that meet the eligibility and additionality criteria of the generic quantification method would create compliance credits. The eligibility criteria for methane reduction projects are under development. For the purpose of this analysis, it is assumed that the incremental difference between flaring and conserving would count for credit under the proposed Regulations. Under this assumption, it is estimated that the maximum potential for compliance credits by 2030 is about 1.0 million per year from facilities in Alberta and Saskatchewan, assuming that all facilities that would have flared under the Methane Regulations choose this as a credit-creating pathway.

Les réductions cumulatives des émissions de GES sont estimées à 8,9 Mt entre 2021 et 2040. Pendant la période visée par l'analyse, cette voie engendrerait également des coûts d'immobilisations pour l'industrie de 751 M\$, des coûts d'exploitation de 6 M\$ et des économies de 39 M\$. L'estimation du coût total de conformité pour l'industrie serait d'environ 717 M\$ entre 2021 et 2040.

#### Conservation du méthane dans les installations visées par le Règlement sur le méthane

Dans le scénario de référence, l'hypothèse est que le Règlement sur le méthane du gouvernement fédéral est en place partout au pays étant donné que les accords d'équivalence avec les provinces étaient en voie d'être achevés au moment de cette analyse et qu'ils ne sont pas encore inclus dans le cas de référence de 2019. Cette hypothèse sera mise à jour dans l'analyse qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. En vertu du Règlement sur le méthane, les installations visées par les exigences en matière d'évacuation seraient assujetties à une limite d'évacuation et contraintes de conserver ce gaz ou de le détruire par torchage<sup>34</sup>. Par ailleurs, le projet de règlement pourrait inciter les installations à conserver leur gaz plutôt que de les détruire par torchage, ce qu'elles auraient choisi de faire dans certains cas pour se conformer au Règlement sur le méthane. On fait l'hypothèse qu'une installation aurait choisi de détruire les gaz par torchage si sa production de gaz moins sa consommation sur place était de moins de 750 000 m<sup>3</sup> par an ou qu'elle vendait déjà moins de 20 000 m<sup>3</sup> de gaz chaque année.

**Création des unités de conformité :** Dans le projet de règlement, les projets de réductions d'émissions de méthane qui satisfont aux critères d'admissibilité et d'additionnalité de la méthode de quantification générique créeraient des unités de conformité. Les critères d'admissibilité pour les projets de réductions d'émissions de méthane sont en cours d'élaboration. Aux fins de l'analyse, on fait l'hypothèse que la différence supplémentaire entre le torchage et la conservation correspondrait aux unités de conformité créées en vertu du projet de règlement. Selon cette même hypothèse, on estime que le maximum possible des unités de conformité d'ici 2030 serait d'environ 1,0 million par an dans le cas des installations de l'Alberta et de la Saskatchewan, à supposer que toutes les installations qui auraient détruit les gaz par

<sup>34</sup> For more information, refer to the [Regulatory Impact Analysis Statement for the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds \(Upstream Oil and Gas Sector\)](#).

<sup>34</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter le [résumé de l'étude d'impact de la réglementation du Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils \(secteur du pétrole et du gaz en amont\)](#).

*Attribution:* Methane emissions are not covered by the Federal Backstop System, which applies in part in Saskatchewan, and they are not covered under Saskatchewan's *Management and Reduction of Greenhouse Gases (Standards and Compliance) Regulations*.<sup>35</sup> Thus, reductions incremental to the Methane Regulations in Saskatchewan could be attributed to the proposed Regulations. In Alberta, actions to reduce methane emissions can be used to comply with Alberta's *Technology Innovation and Emissions Reduction Regulation (TIER)*. It is expected that, on average, actions to conserve methane in Alberta would be less than \$50/tonne and would likely be attributed to TIER. Therefore, it is assumed that actions in Alberta to reduce methane emissions through conserving gas are not attributed to the proposed Regulations.

Credits from baseline methane conservation in Alberta are estimated to start in 2022 in order to comply with TIER. Credits from incremental methane conservation in Saskatchewan are estimated to start in 2026 and 2027 since credits from baseline activities and banked credits would no longer be sufficient for meeting the annual CI reduction requirement. Therefore, credits for methane conservation are estimated at 0.2 million in 2022, increasing to 1.0 million in 2030, and decreasing to 0.8 million in 2040. Methane conservation in Saskatchewan heavy oil is estimated to be one of the highest cost pathways therefore, as non-incremental baseline credits from end-use fuel switching rise over time, high cost, incremental methane conservation credits are displaced.

*Incremental impacts:* Given the above, capital costs, operating costs, and GHG reductions are estimated to start in 2026 and 2027. Cumulative reductions for methane conservation between 2021 and 2040 are estimated at 11.7 Mt CO<sub>2</sub>e (about 0.8 Mt in 2030). The proposed

torchage pour se conformer au Règlement sur le méthane choisissent cette voie de création des unités de conformité.

*Attribution :* Les émissions de méthane ne sont pas visées par le filet de sécurité fédéral sur la tarification de la pollution par le carbone, qui s'applique en partie en Saskatchewan<sup>35</sup>. Les émissions de méthane ne sont pas non plus couvertes par le *Management and Reduction of Greenhouse Gases (Standards and Compliance) Regulations* de la Saskatchewan [règlement sur la gestion et la réduction des GES (normes et conformité)]. Ainsi, les réductions différentielles par rapport au Règlement sur le méthane dans le cas de cette province pourraient être attribuées au projet de règlement. En Alberta, on peut faire valoir la réduction des émissions de méthane à des fins de conformité avec le *Technology Innovation and Emissions Reduction Regulation (TIER)* [règlement sur l'innovation technologique et la réduction des émissions]. On s'attend à ce que, en moyenne, ces mesures coûtent moins de 50 \$/tonne et soient attribuées au TIER. Ainsi, les mesures albertaines de réduction des émissions de méthane par la conservation de ce gaz ne pourraient être attribuées au projet de règlement.

On estime que les unités de conformité provenant de la conservation du méthane en Alberta débuteraient en 2022 puisque ces réductions sont prévues dans le scénario de référence et contribuent à se conformer au TIER. Quant aux unités de conformité supplémentaires créées en Saskatchewan, elles commenceraient en 2026 et 2027, car les unités de conformité obtenues par des mesures prévues dans le scénario de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour satisfaire à l'exigence annuelle de réduction de l'IC. Les unités de conformité provenant de la conservation du méthane sont estimées à 0,2 million en 2022, elles augmenteraient pour atteindre 1,0 million en 2030 et diminueraient pour atteindre 0,8 million en 2040. La conservation du méthane en Saskatchewan reliée au pétrole lourd est estimée être l'une des voies de conformité présentant les coûts les plus élevés. Considérant que les unités de conformité provenant du changement de combustibles par l'utilisateur final prévues dans le scénario de référence augmentent avec le temps, les mesures supplémentaires de conservation du méthane à des coûts plus élevés seraient remplacées par les unités de conformité considérées comme non supplémentaires.

*Incidences différentielles :* D'après ce qui précède, on estime que les coûts d'immobilisations et d'exploitation et les réductions de GES débuteraient en 2026 et 2027. Les réductions cumulatives des GES par la conservation du méthane sont estimées à 11,7 Mt éq. CO<sub>2</sub> (et à environ

<sup>35</sup> The federal output-based pricing system applies to electricity generation and natural gas transmission lines, as of January 1, 2019, and the fuel charge as set out under Part 1 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* started applying on April 1, 2019.

<sup>35</sup> Le système de tarification fondé sur le rendement du gouvernement fédéral s'applique à la production d'électricité et aux gazoducs depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et la redevance sur les combustibles prévue à la partie 1 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* s'applique depuis le 1<sup>er</sup> avril 2019.

Regulations would also result in some conserved gas, estimated at 173 petajoules (PJ). A reference price for natural gas, which adjusts the market price to account for transportation costs, was used to estimate society's willingness to pay for this conserved gas. Alberta Energy Regulator estimates of the Alberta Reference Price were used, and these prices were then applied to the estimated quantity of methane that would be conserved.<sup>36</sup> The value of conserved gas is estimated to be \$898 million over the time frame of the analysis.

It is estimated that about 7,300 facilities would be affected between 2026 and 2040, including new facilities estimated to come online. Therefore, capital costs would be incurred each year by all affected facilities to conserve gas by installing a vapour recovery unit, which is estimated to average about \$180,000 per facility.<sup>37</sup> Some facilities in Saskatchewan are also expected to incur capital costs related to pipeline infrastructure, assumed at \$600,000.<sup>38</sup> The annual operating cost per facility is estimated at \$9,000 per facility. Over the time frame of analysis, total capital costs for this pathway are estimated at \$1,600 million and total operating costs are estimated at \$105 million. Overall, it is estimated that this pathway would result in a total compliance cost to industry of about \$1,705 million between 2021 and 2040.<sup>39</sup>

#### Methane flaring at small facilities not covered under the Methane Regulations

In the baseline scenario, it is assumed that the federal Methane Regulations are in place nationally. Some small facilities are not covered under the Methane Regulations and are not required to reduce vented gas in the baseline scenario. In the regulatory scenario, it is expected that these small facilities could choose to flare or conserve their gas under the proposed Regulations. The incremental difference between venting and flaring/conserving methane emissions could count for credit as part of the proposed Regulations.

*Credit-creation:* It is assumed that the incremental difference between venting and flaring at small facilities would count for credit under the proposed Regulations. It is estimated that credits from this pathway would not be needed for compliance until 2026 since credits from baseline

0,8 Mt en 2030) entre 2021 et 2040. Le projet de règlement donnerait également lieu à une certaine conservation de ce gaz estimée à 173 pétajoules (PJ). Un prix de référence du gaz naturel, après correction du prix courant pour tenir compte des frais de transport, a été utilisé pour estimer dans quelle mesure la société serait prête à payer pour ce gaz conservé. Les estimations du prix de référence de l'Alberta qui viennent de l'organisme Alberta Energy Regulator ont été utilisées, et ces prix ont ensuite été appliqués à l'estimation de la quantité de méthane conservée<sup>36</sup>. La valeur monétaire de la conservation de méthane est estimée à 898 M\$ pour la période d'analyse.

On estime que quelque 7 300 installations seraient touchées de 2026 à 2040, y compris les nouvelles installations débutant leurs activités. Ainsi, des coûts d'immobilisations seraient subis chaque année pour l'ensemble des installations touchées pour conserver le gaz en installant une unité de récupération de vapeur; le coût estimatif moyen serait d'environ 180 000 \$ par installation<sup>37</sup>. On prévoit aussi qu'un certain nombre d'installations en Saskatchewan auraient des coûts d'immobilisations en infrastructure pipelinère estimés à 600 000 \$<sup>38</sup>. Le coût annuel d'exploitation par installation pour la conservation du méthane serait de 9 000 \$. Sur la période d'analyse, les coûts totaux d'immobilisations pour la voie de la conservation du méthane sont estimés à 1 600 M\$ et les coûts totaux d'exploitation à 105 M\$. Dans l'ensemble, cette voie créerait à l'industrie des coûts de conformité d'environ 1 705 M\$ de 2021 à 2040<sup>39</sup>.

#### Torchage du méthane dans les petites installations non visées par le Règlement sur le méthane

Dans le scénario de référence, l'hypothèse est que le Règlement sur le méthane du gouvernement fédéral est en place partout au pays. Un certain nombre de petites installations ne sont pas visées par ce règlement et ne sont pas tenues de réduire l'évacuation de ce gaz dans le scénario de référence. Dans le scénario réglementaire, elles pourraient choisir de brûler ou de conserver leur gaz à cause du projet de règlement. La différence supplémentaire entre l'évacuation et le torchage ou la conservation du méthane correspond aux unités de conformité qui pourraient être créées en vertu du projet de règlement.

*Création des unités de conformité :* On fait l'hypothèse que la différence supplémentaire entre l'évacuation et le torchage créerait des unités de conformité en vertu du projet de règlement dans les petites installations. On estime que les unités de conformité provenant de cette

<sup>36</sup> Alberta Energy Regulator, Commodity Prices Data. Prices assumed to grow at the same rate as the NEB's Henry Hub natural gas forecast beyond 2025.

<sup>37</sup> Alberta Energy Regulator. [Delphi Group, Methane Abatement Costs: Alberta, 2017 \(PDF\)](#).

<sup>38</sup> Based on stakeholder consultations.

<sup>39</sup> Capital and operating costs can vary considerably depending on the size of the facility and the vented volumes being controlled. These estimates should be considered an average across all affected facilities.

<sup>36</sup> Alberta Energy Regulator, Commodity Prices Data. Nous supposons que les prix augmentent au même rythme que le prix du gaz naturel prévu par la Régie de l'énergie du Canada au carrefour Henry après 2025.

<sup>37</sup> Alberta Energy Regulator. [Delphi Group, Methane Abatement Costs : Alberta, 2017 \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>38</sup> Valeur tirée de consultations auprès des intervenants.

<sup>39</sup> Les coûts d'immobilisations et d'exploitation peuvent varier considérablement selon la taille des installations et les quantités contrôlées de gaz évacué. Il faut y voir une moyenne sur l'ensemble des installations touchées.



activities and banked credits would no longer be sufficient for meeting the annual CI reduction requirement. As such, credits for methane flaring are estimated at 1.2 million in 2026, increasing to 1.3 million in 2030, and increasing further to 1.7 million in 2040 as new facilities come online. These estimates represent the maximum potential for compliance credits from small facilities in Alberta and Saskatchewan, assuming that all facilities choose this as a credit-creating pathway.

*Attribution:* Methane emissions are not covered by the Federal Backstop System, which applies in part in Saskatchewan, and they are not covered under Saskatchewan's *Management and Reduction of Greenhouse Gases (Standards and Compliance) Regulations*. Thus, flaring at small facilities in Saskatchewan could be attributed to the proposed Regulations. Flaring at small facilities in Alberta would also be attributed to the proposed Regulations because they are not covered under the Methane Regulations and cannot be used to comply with TIER.

*Incremental impacts:* Capital costs, operating costs, and GHG reductions are estimated to start in 2026. Cumulative reductions between 2021 and 2040 from this pathway are estimated at 21.8 Mt CO<sub>2</sub>e and it is estimated that about 29 100 facilities would be affected between 2026 and 2040. This includes existing and new facilities estimated to come online. Therefore, capital costs would be incurred each year by affected facilities in order to install a flare or incinerator to destroy the gas, estimated at \$75,000 on average per facility.<sup>40</sup> Annual operating costs associated with ongoing operation and management are estimated at \$300 per facility to flare.<sup>41</sup> Over the time frame of analysis, total capital costs for this pathway are estimated at \$1,606 million and total operating costs are estimated at \$40 million. Overall, it is estimated that this pathway would result in a total compliance cost to industry of about \$1,646 million between 2021 and 2040.

#### Carbon capture and storage and enhanced oil recovery

Carbon capture and storage (CCS) captures CO<sub>2</sub> emissions from industrial facilities before they are released into the atmosphere. Once captured, the CO<sub>2</sub> is compressed and transported to a storage site, where it is injected

voie ne devraient débuter qu'en 2026, car les unités de conformité obtenues par les mesures prévues dans le scénario de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour satisfaire à l'exigence annuelle de réduction de l'IC. Les unités de conformité issues du torchage du méthane sont estimées à 1,2 million en 2026, augmenteraient pour atteindre 1,3 million en 2030 et seraient de 1,7 million en 2040 au fur et à mesure que les nouvelles installations débutent leurs activités. Cette estimation représente le maximum possible d'unités de conformité provenant des petites installations de l'Alberta et de la Saskatchewan, à supposer que toutes les installations choisissent cette voie de création d'unités de conformité.

*Attribution :* Les émissions de méthane ne sont pas visées par le filet de sécurité fédéral sur la tarification de la pollution par le carbone, qui s'applique en partie en Saskatchewan. Les émissions de méthane ne sont pas non plus couvertes par le *Management and Reduction of Greenhouse Gases (Standards and Compliance) Regulations* de la Saskatchewan [règlement sur la gestion et la réduction des GES (normes et conformité)]. Ainsi, le torchage dans les petites installations de la Saskatchewan pourrait être attribué au projet de règlement. Il pourrait aussi l'être dans les petites installations de l'Alberta, car elles ne sont pas visées par le Règlement sur le méthane et ne comptent pas à des fins de conformité avec le TIER.

*Incidences différentielles :* On estime que les coûts d'immobilisations et d'exploitation et les réductions différentielles de GES débuteraient en 2026. Les réductions cumulatives de 2021 à 2040 de cette voie sont estimées à 21,8 Mt éq. CO<sub>2</sub> et quelque 29 100 installations seraient touchées entre 2026 et 2040 (installations en place et nouvelles installations débutant leurs activités). L'ensemble des installations en cause subirait chaque année des coûts d'immobilisations pour l'installation de torchères ou d'incinérateurs de destruction du méthane; ce coût est estimé à 75 000 \$ en moyenne par installation<sup>40</sup>. Le coût annuel en exploitation et gestion serait de 300 \$ par installation pour le torchage<sup>41</sup>. Dans la période visée par l'analyse, les coûts totaux d'immobilisations de la voie sont estimés à 1 606 M\$ et les coûts totaux d'exploitation à 40 M\$ ; cette voie engendrerait des coûts totaux de conformité pour l'industrie d'environ 1 646 M\$ entre 2021 et 2040.

#### Captage et stockage du carbone et récupération assistée des hydrocarbures

Le captage et le stockage du carbone (CSC) capturent des émissions de CO<sub>2</sub> des établissements industriels avant leur rejet dans l'atmosphère. Une fois capté, le CO<sub>2</sub> est comprimé et acheminé vers un lieu où il est injecté sous

<sup>40</sup> The cost for a flare/incinerator is estimated to be lower because a smaller unit is required due to lower gas volume.

<sup>41</sup> Alberta Energy Regulator. [Delphi Group, Methane Abatement Costs: Alberta, 2017 \(PDF\)](#).

<sup>40</sup> Une torchère ou un incinérateur coûterait moins cher selon les estimations, parce qu'une installation de moindre taille est nécessaire avec un volume gazeux inférieur.

<sup>41</sup> Alberta Energy Regulator. [Delphi Group, Methane Abatement Costs: Alberta, 2017 \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

underground in geological formations. The CO<sub>2</sub> captured can also be used for other purposes, often referred to as carbon capture, utilization and storage (CCUS). For example, CO<sub>2</sub> can be used as an additive to improve the integrity of products such as cement. A common subset of CCUS is enhanced oil recovery (EOR), which is a process that injects CO<sub>2</sub> underground into mature oil fields to increase the amount of oil that can be recovered from an oil reservoir while storing CO<sub>2</sub> underground.

Two quantification methodologies are under development under the proposed Regulations for CCS and EOR projects. Credits could also be created for CCS and EOR projects that capture combustion emissions from industrial facilities in addition to oil and gas facilities. To mitigate credit liability, a percentage of credits would be held back to cover risks of potential future leaks. The proposed Regulations would apply a 0.5% discount factor for CCS credits that would never be returned to the project proponent.

*Credit-creation:* It is expected that about 1.3 million credits per year would be created from CCS/EOR projects that were announced after July 2017 but would be created after registration of the final Regulations. These actions would create early credits in the initial years of the proposed Regulations.

There is a significant amount of uncertainty in the estimation of future CCS/EOR projects. CCS projects tend to have high capital costs that often vary by project, and are dependent on the depth of storage, storage site, and the method and materials required to capture and store carbon. According to the Global CCS Institute, the cost per tonne of CO<sub>2</sub> avoided in Canada could range from \$40 to \$260 depending on the sector. Costs of CCS can be reduced if there is opportunity for EOR; however, there also tends to be some technical uncertainty when implementing projects (e.g. issues with the amine solution at the Boundary Dam facility for the first few years of development).<sup>42</sup>

It is assumed that 3 million credits per year from additional CCS projects could come online before 2030. This is based on 2017 data from the Greenhouse Gas Reporting Program on facilities located near potential storage sites in the Alberta Industrial Heartland.<sup>43</sup> Technically, while there is potential to exceed this estimate, high upfront

terre dans des formations géologiques. Le CO<sub>2</sub> capté peut servir à d'autres fins, ce qui est appelé captage, utilisation et stockage du carbone (CUSC). Ainsi, le CO<sub>2</sub> peut servir comme additif pour accroître l'intégrité de produits comme le ciment. Un sous-ensemble répandu des activités CUSC est celui de la récupération assistée des hydrocarbures (RAH), procédé d'injection sous terre de dioxyde de carbone dans des champs pétrolifères matures en vue d'accroître la quantité de pétrole à recouvrer d'un réservoir, tout en stockant le CO<sub>2</sub> sous terre.

Deux méthodes de quantification sont en cours d'élaboration dans le projet de règlement pour les projets de CSC et de RAH. Il pourrait aussi y avoir création d'unités de conformité par les projets de CSC et de RAH qui captent les émissions de combustion des installations industrielles en plus des installations pétrolières et gazières. Pour atténuer la responsabilité reliée aux risques de fuites futures, une portion des unités de conformité de CSC et de RAH serait retenue à la source. Dans le projet de règlement, nous appliquerions un facteur de 0,5 % pour les unités de conformité de CSC qui seraient retenues et qui ne seraient jamais restituées aux promoteurs de projet.

*Création des unités de conformité :* On estime qu'il se créerait 1,3 million d'unités de conformité annuellement par les projets de CSC/RAH ayant débuté après juillet 2017, mais ayant été annoncés avant l'enregistrement de la version définitive du règlement. Les mesures en question créeraient des unités de conformité anticipées les premières années du projet de règlement, dès la date d'enregistrement de la version définitive du règlement.

L'estimation des futurs projets de CSC/RAH comporte beaucoup d'incertitude. Les projets de CSC se caractérisent généralement par d'importants coûts d'immobilisations qui varient fréquemment selon les projets et dépendent de la profondeur et du lieu de stockage, ainsi que de la méthode et des équipements nécessaires au captage et au stockage du carbone. Selon le Global CCS Institute, le coût par tonne de CO<sub>2</sub> évitée au Canada pourrait varier de 40 \$ à 260 \$, selon le secteur. Les coûts de CSC pourraient diminuer s'il y a la possibilité de faire du RAH, mais il y a aussi une certaine incertitude technique dans la mise en œuvre de projets (par exemple les problèmes avec la solution d'amines à la centrale Boundary Dam les premières années de son aménagement)<sup>42</sup>.

On prévoit que 3 millions d'unités de conformité par an pourraient venir de projets de CSC supplémentaires avant 2030. Cette prévision est fondée sur des données de 2017 du Programme de déclaration des gaz à effet de serre sur les installations situées près d'éventuels lieux de stockage dans le cœur industriel de l'Alberta<sup>43</sup>. En principe, alors

<sup>42</sup> Irlam, L., (2017). Global CCS Institute, [Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF\)](#).

<sup>43</sup> For more information, please refer to the [Government of Canada webpage on the Greenhouse Gas Reporting Program \(GHGRP\) - Facility Greenhouse Gas \(GHG\) Data](#).

<sup>42</sup> Irlam, L., (2017). Global CCS Institute, [Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>43</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter la [page Web du gouvernement du Canada sur le Programme de déclaration des gaz à effet de serre \(PDGES\) - Données sur les gaz à effet de serre \(GES\) des installations](#).

costs and technical uncertainties could limit the development of new CCS/EOR projects, at least during the initial years of implementation of the proposed Regulations. It is reasonable to expect that there would be some increased CCS/EOR capacity in the long-term as the proposed Regulations ramp up in stringency and demand for credits increase.

It is estimated that incremental credits from CCS/EOR projects would start in 2026 since baseline and banked credits would no longer be sufficient to fulfill the annual CI reduction requirement. As such, it is estimated that these projects would create about 1.3 million credits in 2022, rising to 4.3 million in 2030, and are assumed to remain constant at 2030 levels between 2031 and 2040.

*Attribution:* Any CCS/EOR projects announced after July 2017 but before the final proposed Regulations are registered in 2021 are not considered incremental as they are expected to be attributable to federal and provincial subsidy programs. Since CCS/EOR projects tend to have high, upfront capital cost barriers and technical uncertainty, CCS/EOR projects are unlikely to occur without regulatory incentives. Credits from the proposed Regulations are expected to provide enough of an incentive such that CCS/EOR projects announced after the coming into force date of the proposed Regulations would be considered attributable to the proposed Regulations.

*Incremental impacts:* Cumulative reductions between 2021 and 2040 are estimated at 45 Mt. The estimated capital cost of CCS/EOR is about \$1,250 million on average per Mt of annual CO<sub>2</sub> sequestered capacity. This estimate is based on data from large-scale CCS/EOR projects that have been completed in Canada and the U.S.<sup>44</sup> These projects were the first few of their kind in the U.S. and Canada, and it is expected that future projects could have lower costs as the technology matures.<sup>45</sup> However, declining technology costs have not been modelled given that there is uncertainty as to how much technology costs may decline over time. It is assumed that the operating costs

qu'il est possible de dépasser cette prévision, les coûts initiaux élevés et les incertitudes techniques pourraient limiter la mise en place de nouveaux projets de CSC/RAH, du moins les premières années du projet de règlement. On peut raisonnablement s'attendre à une certaine augmentation de la capacité de CSC/RAH à long terme au fur et à mesure que les exigences du projet de règlement et la demande d'unités de conformité augmenteront.

On estime que les unités de conformité supplémentaires des projets de CSC/RAH commenceraient en 2026, car les unités de conformité obtenues par les mesures prévues dans le cas de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour satisfaire à l'exigence de réduction annuelle de l'IC. Ainsi, les unités de conformité provenant de ces projets sont estimées à 1,3 million en 2022 et à 4,3 millions en 2030, et on estime qu'elles demeureront au niveau de 2030 entre 2031 et 2040.

*Attribution :* Les projets de CSC/RAH annoncés après juillet 2017, mais avant l'enregistrement de la version définitive du règlement en 2021, ne sont pas considérés être supplémentaires, car ils devraient être attribuables aux programmes de subventions fédéraux et provinciaux. Comme ces projets font face à des obstacles reliés à l'important investissement qu'ils exigent au départ et à des incertitudes techniques, il est peu probable qu'ils soient réalisés sans incitatifs réglementaires. Les unités de conformité du projet de règlement devraient créer un incitatif suffisant pour que les projets de CSC/RAH annoncés après l'enregistrement de la version définitive du règlement soient considérés comme attribuables au projet de règlement.

*Incidences différentielles :* Les réductions cumulatives entre 2021 et 2040 sont estimées à 45 Mt. Les coûts d'immobilisations de la voie CSC/RAH sont estimés à environ 1 250 millions de dollars en moyenne par Mt de capacité annuelle de stockage de CO<sub>2</sub>. Cette estimation est fondée sur des données venant de projets de CSC/RAH à grande échelle qui ont été réalisés au Canada et aux États-Unis<sup>44</sup>. Les projets en question ont été les premiers du genre dans les deux pays, et on s'attend à ce que les projets futurs présentent des coûts moins élevés à mesure qu'évoluera la technologie<sup>45</sup>. Cependant, la baisse des coûts de la technologie n'a pas été modélisée, étant donné l'incertitude

<sup>44</sup> Sources used include the following: [Massachusetts Institute of Technology Carbon Capture and Sequestration Database](#); the [ZERO CO2 CCS database](#); the Irlam, L., (2017). [Global CCS Institute, Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF\)](#); Price, J. (2014). [Effectiveness of Financial Incentives for CCS. Bluewave Resources, LLC. \(PDF\)](#); the [Alberta government publications webpage on completed/announced CCS projects](#); [NRCan publications on completed/announced CCS projects](#); the [U.S. Office of Fossil Energy website](#); and various company websites.

<sup>45</sup> Irlam, L., (2017). [Global CCS Institute, Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF\)](#).

<sup>44</sup> Les sources exploitées sont notamment les suivantes : [Massachusetts Institute of Technology, Carbon Capture and Sequestration Database](#) (disponible en anglais seulement); [ZERO CO2 CCS Database](#), Irlam, L., (2017). [Global CCS Institute, Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#); Price, J. (2014). [Effectiveness of Financial Incentives for CCS, Bluewave Resources, LLC. \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#); publications du gouvernement de l'Alberta sur les projets CSC réalisés ou annoncés (disponible en anglais seulement); publications de Ressources naturelles Canada sur ces mêmes projets; le site Web de l'Office of Fossil Energy des États-Unis (disponible en anglais seulement); divers sites Web d'entreprises.

<sup>45</sup> Irlam, L., (2017). [Global CCS Institute, Global Costs of Carbon Capture and Storage, 2017 Update \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

for a given year are 4% of the capital costs (about \$50 million annually per tonne of CO<sub>2</sub> sequestered).<sup>46</sup> There could be substantial cost savings from projects that use EOR. However, due to a lack of data on the potential for oil recovery from such projects, the cost savings have not been modelled. Total capital costs for this pathway are estimated at \$3,239 million and total operating costs are estimated at \$1,547 million over the time frame of analysis. Overall, it is estimated that this pathway would result in a total compliance cost to industry of about \$4,786 million between 2021 and 2040.

### Compliance Category 2: Supplying low-carbon fuels

Low-carbon fuel producers and importers (the default credit creators) would create credits by supplying low-carbon fuels for use in Canada. Based on similar policies in other jurisdictions (e.g. British Columbia, California), the most-likely representative pathways under this category would be to increase the supply of the following low-carbon fuels: ethanol in gasoline, biodiesel in diesel and light fuel oil (LFO), hydrogenation-derived renewable diesel (HDRD) in diesel and LFO.<sup>47,48</sup>

### Technical and economic blending barriers

The United States Environmental Protection Agency (EPA) has registered ethanol blends of up to 15% (E15) as a fuel for use in model year 2001 and later for new cars, light-duty trucks, and medium-duty passenger vehicles. Therefore, it is expected that the future vehicle fleet in Canada could handle E15 by 2030 as a pathway under the proposed Regulations.<sup>49</sup>

For biodiesel, the majority of North American engine manufacturers endorse up to a 5% biodiesel in diesel

quant à l'ampleur de la diminution de ces coûts au fil du temps. On fait l'hypothèse que les coûts d'exploitation dans une année représentent 4 % des coûts d'immobilisations (environ 50 millions de dollars chaque année par tonne de CO<sub>2</sub> capté)<sup>46</sup>. Les projets RAH pourraient permettre de réaliser des économies appréciables. Toutefois, en raison du manque de données sur le potentiel de récupération de pétrole de tels projets, les économies n'ont pas été modélisées. Les coûts totaux d'immobilisations pour cette voie sont estimés à 3 239 M\$ et les coûts totaux d'exploitation, à 1 547 M\$ pendant la période visée par l'analyse. Selon les estimations, cette même voie engendrerait des coûts totaux d'environ 4 786 M\$ à l'industrie entre 2021 et 2040.

### Catégorie de conformité 2 : Fourniture de combustibles à faible intensité en carbone

Les producteurs et les importateurs de combustibles à faible IC (créateurs d'unités de conformité par défaut) créeraient des unités de conformité pour la fourniture de ces combustibles pour utilisation au Canada. À en juger par les politiques adoptées en ce sens dans d'autres administrations (par exemple en Colombie-Britannique et en Californie), les voies représentatives les plus probables dans cette catégorie viseraient à augmenter la fourniture des combustibles suivants : éthanol dans l'essence, biodiesel dans le diesel et le mazout léger (ML), diesel renouvelable produit par hydrogénation (DRPH) dans le diesel et le mazout léger<sup>47,48</sup>.

### Obstacles techniques et économiques aux mélanges

Aux États-Unis, l'Environmental Protection Agency (EPA) a homologué les mélanges d'éthanol jusqu'à concurrence de 15 % (E15) comme combustible utilisable dans l'année de modèle 2001 et par la suite pour les voitures, les camionnettes et les véhicules moyens à passager. On s'attend ainsi à ce que le parc futur de véhicules au Canada puisse utiliser l'E15 d'ici 2030 comme voie de conformité dans le projet de règlement<sup>49</sup>.

En ce qui concerne le biodiesel, la majorité des fabricants de moteurs nord-américains adhèrent à une norme de

<sup>46</sup> Assumption based on [Canada's Oil Sands Innovation Alliance \(COSIA\), Sage Creek Consulting, and David Butler and Associates \(2017\). Oil Sands CO2 Pipeline Network Study \(PDF\)](#). The study finds that operating and maintenance costs for a given year are generally expressed as 3–5% of the installed capital costs. This analysis assumes an average of 4%.

<sup>47</sup> A diesel substitute produced from vegetable oils or waste residues made by an esterification process, also called "fatty acid methyl esters" (FAME).

<sup>48</sup> A diesel substitute produced from vegetable oils or waste residues made by a hydrotreating process, also called "hydro-treated vegetable oil" (HVO) or "renewable diesel."

<sup>49</sup> U.S. Environmental Protection Agency, Fuels Registration, Reporting, and Compliance Help. [E15 Fuel Registration](#).

<sup>46</sup> Hypothèse fondée sur les données de la [Oil Sands CO2 Pipeline Network Study de la Canada's Oil Sands Innovation Alliance \(COSIA\) de Sage Creek Consulting et de David Butler and Associates \(2017\) \[PDF, disponible en anglais seulement\]](#). Les auteurs de cette étude considèrent que les coûts d'exploitation et d'entretien d'une année représentent généralement de 3 % à 5 % du coût d'immobilisations installé. Leur analyse pose une moyenne de 4 %.

<sup>47</sup> Substitut de diesel produit à partir d'huiles végétales ou de résidus de déchets par un procédé d'estérification aussi appelé « esters méthyliques d'acides gras » (EMAG).

<sup>48</sup> Substitut de diesel produit à partir d'huiles végétales ou de résidus de déchets par un procédé d'hydrotraitement, aussi appelé « huile végétale hydrotraitée » (HVH) ou « diesel renouvelable ».

<sup>49</sup> U.S. Environmental Protection Agency, Fuels Registration, Reporting, and Compliance Help. [E15 Fuel Registration \(disponible en anglais seulement\)](#).

blend (B5). The Engine Manufacturers Association issued a technical statement indicating biodiesel use up to B5 should not cause engine or fuel systems problems.<sup>50</sup> As biodiesel is more widely tested and used, manufacturers would be in a better position to support the use of higher blends. Warranty coverage of B20 and higher is offered by select manufacturers under specific conditions. However, similar to the use of regular diesel, some manufacturers may limit the scope of their warranties by stating that failures from the use of any fuel cannot be attributed to a factory defect. Therefore, the cost of repair under these circumstances (if any) would not be covered by certain warranties. As a result, it is expected that the future vehicle fleet in Canada could handle biodiesel blends of up to 5% by 2030.<sup>51</sup>

HDRD is a drop-in fuel, with properties indistinguishable from those of petroleum diesel. It has been successfully tested up to a 50% blend at various climate conditions in existing diesel-fuelled engines.<sup>52</sup> However, HDRD currently competes with biodiesel for feedstock and is more costly to produce than biodiesel and petroleum diesel.<sup>53</sup> Domestic HDRD consumption in 2017 was 250 million litres. HDRD is not produced domestically and global production in 2017 of HDRD was only about 4 billion litres per year.<sup>54,55</sup> Given this, it may be more reasonable to expect HDRD blends closer to about 6% (or about 1.3 billion litres of additional HDRD) by 2030. This would require the construction of roughly three new HDRD facilities by 2030, either in Canada or globally.

#### Domestic production versus imports of low-carbon fuels

The proposed Regulations are expected to provide market signals that would increase the demand for low-carbon fuels in Canada. Additional volumes are expected to be met with a combination of increased domestic production and imports. The proposed Regulations do not differentiate between domestic and imported low-carbon fuels in how credits are created. The proposed Regulations would

teneur maximale de 5 % de biodiesel dans le diesel (B5). L'Engine Manufacturers Association a produit un énoncé technique où elle indique qu'une teneur en biodiesel maximale de B5 ne devrait pas poser de problèmes de moteur ni de circuit carburant.<sup>50</sup> Comme le biodiesel est plus largement contrôlé et utilisé, les fabricants devraient être plus à même d'appuyer des teneurs supérieures. Certains fabricants offrent une garantie pour une teneur B20 et plus dans des conditions bien précises. Toutefois, comme pour la consommation de diesel ordinaire, certains pourraient limiter la portée de leurs garanties en disant que les défaillances imputables à l'utilisation d'un combustible ne peuvent être taxées de vice de fabrication. Ainsi, le coût des réparations dans ces circonstances (s'il s'en produit) ne serait pas couvert par certaines garanties. Nous nous attendons, par conséquent, à ce que le futur parc de véhicules au Canada puisse utiliser des teneurs maximales en biodiesel de 5 % d'ici 2030.<sup>51</sup>

Le DRPH est un combustible de remplacement dont les propriétés ne peuvent être distinguées de celles du diesel de pétrole. Il a été essayé avec succès jusqu'à une teneur de 50 % dans diverses conditions climatiques et dans les moteurs diesel existants.<sup>52</sup> Il est toutefois en concurrence aujourd'hui avec le biodiesel pour la matière première et est plus cher à produire que le biodiesel et le diesel de pétrole.<sup>53</sup> La consommation nationale de DRPH était de 250 millions de litres en 2017. Il n'est pas produit au pays et sa production en 2017 dans le monde était seulement d'environ 4 milliards de litres par an.<sup>54,55</sup> Vu ce qui précède, il pourrait être plus raisonnable de s'attendre à des teneurs en DRPH plus proches de 6 % environ (soit 1,3 milliard de litres de plus approximativement) d'ici 2030. En gros, cela nécessiterait la construction de trois nouvelles installations de DRPH d'ici 2030, au Canada ou ailleurs dans le monde.

#### Production nationale et importation de combustibles à faible intensité en carbone

Le projet de règlement devrait envoyer des signaux au marché qui auraient pour effet d'augmenter la demande de combustibles à faible IC au Canada. On s'attend à ce que la réaction à une hausse de la demande en volume soit une augmentation de la production intérieure et des importations à la fois. Le projet de règlement ne distingue pas le marché national du marché d'importation quant à

<sup>50</sup> For more information, refer to [NRCan's website on biodiesel market acceptance](#).

<sup>51</sup> For more information, refer to [NRCan's website on biodiesel](#).

<sup>52</sup> Neste Corporation (2016). [Neste Renewable Diesel Handbook \(PDF\)](#).

<sup>53</sup> NRCan study (2016), [Alternative Fuels in Emerging Applications](#).

<sup>54</sup> USDA (2017). [Canada: Biofuels Annual 2017 GAIN Report. Foreign Agricultural Service](#).

<sup>55</sup> European Commission Sub Group on Advanced Biofuels (2017). [Final Report: Building up the future, cost of biofuel. Sustainable Transportation Forum](#).

<sup>50</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter le [site Web de RNCan sur l'acceptation du biodiesel sur le marché](#).

<sup>51</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter le [site Web de RNCan sur le biodiesel](#).

<sup>52</sup> Neste Corporation (2016), [Neste Renewable Diesel Handbook \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>53</sup> Étude de RNCan (2016), [Les carburants de remplacement dans les applications émergentes](#).

<sup>54</sup> Département de l'agriculture des États-Unis (2017), [Canada: Biofuels Annual 2017 GAIN Report \(disponible en anglais seulement\)](#), [Foreign Agricultural Service](#).

<sup>55</sup> Sous-groupe sur les biocarburants avancés de la Commission européenne (2017), [rapport final : Building up the future, cost of biofuel. Sustainable Transportation Forum](#).

require the use of the Fuel Life Cycle Assessment Tool to calculate facility-specific CI values, and the same requirements would apply to imported low-carbon fuels. Therefore, the lower the CI value a low-carbon fuel has on a life-cycle basis, the more credits the low-carbon fuel producer or importer would obtain. Existing producers and importers of low-carbon fuel in Canada are expected to benefit from the demand created by the proposed Regulations.

Between 2013 and 2017, domestic production of ethanol has been approximately 1.8 billion litres per year, while domestic consumption in the same period has been between 2.8 to 3.0 billion litres per year. The difference has been met by American ethanol imports.<sup>56</sup> The United States has a projected surplus for ethanol in 2030, estimated at 6 billion litres.<sup>57</sup> Midwestern states have enacted regulations to promote ethanol production as an indirect measure to support local farming.<sup>58</sup> Currently, Brazil is the largest importer of ethanol from the United States, followed by Canada. Given these factors, it is possible that Canada could import additional volumes of ethanol needed (about 2.8 billion litres) to achieve E15 under the proposed Regulations.

Approximately 1 billion litres of additional biodiesel would be required to achieve a 5% blend rate in 2030. Domestic biodiesel demand in 2017 was approximately 550 million litres. Canada currently produces enough biodiesel domestically to meet this demand at about 600 million litres. However, Canadian producers exported 300 million litres to the United States in order to take advantage of tax incentives available there for low-carbon fuels. The remaining domestic demand for biodiesel was imported.<sup>59</sup> Importing the required quantities is possible; however, if this pathway is taken, regulated parties may have to pay a higher price for biodiesel. In addition, given the current lack of domestic HDRD production in Canada, it is reasonable to expect that additional volumes of HDRD would be imported, at least in the initial years of the proposed Regulations.

la façon de créer des unités de conformité pour les combustibles à faible IC. Dans le projet de règlement, il faudrait employer l'outil d'évaluation de cycle de vie des combustibles pour calculer des valeurs IC par installation et les mêmes exigences s'appliqueraient pour l'importation de ces combustibles. Plus la valeur IC d'un combustible diminue sur son cycle de vie, plus le nombre d'unités de conformité augmente pour le producteur ou l'importateur. Nous prévoyons que les producteurs et les importateurs existants de ces combustibles au Canada profiteront de la demande créée par le projet de règlement.

De 2013 à 2017, la production nationale d'éthanol a été d'environ 1,8 milliard de litres par an; pendant la même période, la consommation intérieure a varié au fil des ans de 2,8 à 3,0 milliards de litres. La différence a été comblée par les importations d'éthanol américain<sup>56</sup>. Les États-Unis prévoient pour l'éthanol en 2030 un excédent estimé à 6 milliards de litres<sup>57</sup>. Les États du Midwest ont pris des règlements de promotion de la production d'éthanol comme mesure indirecte de soutien à l'agriculture locale<sup>58</sup>. À l'heure actuelle, le Brésil est le premier importateur d'éthanol des États-Unis, suivi à cet égard du Canada. Vu ces facteurs, il est possible que le Canada importe les quantités supplémentaires d'éthanol dont il a besoin (environ 2,8 milliards de litres) pour atteindre une teneur E15 dans le projet de règlement.

Il faudrait environ 1 milliard de litres de biodiesel de plus pour réaliser un taux de mélange de 5 % en 2030. La demande intérieure de biodiesel s'est établie à environ 550 millions de litres en 2017. Le Canada produit actuellement sur son sol assez de biodiesel pour répondre à cette demande à environ 600 millions de litres. Il reste que les producteurs canadiens ont exporté 300 millions de litres vers les États-Unis pour tirer parti des encouragements fiscaux offerts là-bas au titre des combustibles à faible IC. Pour le reste de la demande intérieure de biodiesel, la source a été l'importation<sup>59</sup>. Il est possible d'importer les quantités requises, mais si elles s'engagent dans cette voie, les parties réglementées pourraient avoir à payer un prix supérieur pour le biodiesel. Ajoutons que, vu l'absence actuelle de production intérieure de DRPH au Canada, il est raisonnable de s'attendre à ce que des quantités supplémentaires soient importées, du moins les premières années du projet de règlement.

<sup>56</sup> U.S. Department of Agriculture (USDA) (2017). Global Agricultural Information Network (GAIN) Report: Canada-Biofuels Annual-2017."

<sup>57</sup> U.S. Energy Information Administration. [Annual Energy Outlook 2018, Table: Petroleum and Other Liquids Supply and Disposition](#). *Independent Statistics and Analysis*.

<sup>58</sup> U.S. Energy Information Administration. [Total Energy Data: Annual Energy Review](#). *Independent Statistics and Analysis*.

<sup>59</sup> USDA (2017). [Canada: Biofuels Annual 2017 GAIN Report](#). *Foreign Agricultural Service*.

<sup>56</sup> Département de l'agriculture des États-Unis (2017), Global Agricultural Information Network (GAIN), rapport Canada-Biofuels Annual-2017.

<sup>57</sup> U.S. Energy Information Administration, [Annual Energy Outlook 2018, Table : Petroleum and Other Liquids Supply and Disposition \(disponible en anglais seulement\)](#), *Independent Statistics and Analysis*.

<sup>58</sup> U.S. Energy Information Administration, [Total Energy Data: Annual Energy Review \(disponible en anglais seulement\)](#), *Independent Statistics and Analysis*.

<sup>59</sup> Département de l'agriculture des États-Unis (2017), [Canada: Biofuels Annual 2017 GAIN Report \(disponible en anglais seulement\)](#), *Foreign Agricultural Service*.

Given the availability of imports and the capital cost barriers involved with a rapid scale up in domestic supply, the analysis assumes for simplicity that additional volumes of ethanol, biodiesel and HDRD supply would be met by imports. Nonetheless, it is reasonable to expect that there would be some increased domestic production in the long-term as the proposed Regulations ramp up in stringency and demand for low-carbon fuels increase. This would provide a stronger and more reliable signal to investors with regard to de-risking capital investments. In addition, if the CI value of domestically produced low-carbon fuels are lower than imported low-carbon fuels, this would provide an additional incentive for domestic production.

#### Credits created from supplying low-carbon fuels

Credits would be given to low carbon fuel producers and importers for the amount of low-carbon fuel supplied in Canada and would be issued using an LCA approach. The same volume of renewable fuel used to meet federal and provincial volumetric blending requirements and low carbon fuel standards may be used to create credits under the proposed Regulations.

The regulatory scenario assumes that by 2030, the ethanol content in gasoline increases to 15%, and biodiesel and HDRD content in diesel and LFO increases to 5% and 6% respectively on a volumetric basis, up from baseline levels. Credits are estimated by multiplying the amount of energy supplied under the regulatory scenario by the difference between the liquid class credit reference values (shown in Table 1 above) and the carbon intensity of the low-carbon fuel. For the purpose of this analysis, interim national average LCA CI values are used in the calculation of credits and are estimated at 49 gCO<sub>2</sub>e/MJ for ethanol, 26 gCO<sub>2</sub>e/MJ for biodiesel and 29 gCO<sub>2</sub>e/MJ for HDRD.<sup>60</sup> These LCA CI values were determined based on Canadian data and other lifecycle assessment tools, and were compared to fuel pathways submitted to British Columbia and California.

Table 6 shows the amount of fossil and low-carbon fuels supplied in Canada in the regulatory scenario between 2021 and 2030. In 2022, it is estimated that there would be

<sup>60</sup> Methodology to estimate the interim baseline carbon intensity values for liquid fuels, Environment and Climate Change Canada, 2018. Report available upon request.

Compte tenu de la disponibilité des importations et de l'obstacle que représentent les coûts d'immobilisations pour une progression rapide de l'offre intérieure, on fait l'hypothèse dans l'analyse, par souci de simplicité, que les quantités supplémentaires d'éthanol, de biodiesel et de DRPH viendront des importations. Néanmoins, il est aussi raisonnable d'attendre une certaine hausse de la production intérieure à long terme à mesure que le projet de règlement gagnera en rigueur et que la demande de combustibles à faible IC augmentera. Ce serait là un signal plus fort et plus fiable aux investisseurs en matière de réduction des risques des investissements. De plus, si les combustibles à faible IC sont d'une IC moindre dans la production intérieure qu'à l'importation, cela favorisera encore plus la production nationale.

#### Création des unités de conformité pour la fourniture de combustibles à faible intensité en carbone

Des unités de conformité seraient créées par les producteurs et les importateurs pour les combustibles à faible IC fournis au Canada et le nombre serait déterminé par une approche d'analyse de cycle de vie. La même quantité de carburant renouvelable permettant de respecter les exigences volumétriques applicables au mélange et les normes relatives aux combustibles à faible IC aux deux paliers fédéral et provincial pourrait servir à créer des unités de conformité dans le projet de règlement.

Dans le scénario réglementaire, on fait l'hypothèse que, à l'horizon 2030, la teneur en éthanol dans l'essence en éthanol augmenterait pour atteindre 15 % et celles en biodiesel et en DRPH dans le diesel et du mazout léger augmenteraient pour atteindre 5 % et 6 % respectivement, en volume, par rapport aux niveaux du scénario de référence. Les unités de conformité sont estimées en multipliant la quantité d'énergie fournie dans le scénario réglementaire par la différence entre la valeur d'IC de référence de la catégorie des combustibles liquides (voir le tableau 1 plus haut) et l'IC des combustibles à faible IC. Aux fins de cette analyse, utilisons les valeurs intérimaires moyennes nationales d'IC se fondant sur une approche d'analyse de cycle de vie pour calculer les unités de conformité. Ces valeurs moyennes sont estimées à 49 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ pour l'éthanol, à 26 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ pour le biodiesel et à 29 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ pour le DRPH<sup>60</sup>. Ces valeurs d'IC sur le cycle de vie ont été estimées en se fondant sur les données canadiennes et d'autres outils d'évaluation de cycle de vie et elles ont été comparées aux valeurs approuvées par la Colombie-Britannique et à la Californie pour ces filières de combustibles.

Le tableau 6 indique les quantités de combustibles fossiles et à faible IC qui seraient fournies au Canada selon le scénario réglementaire entre 2021 et 2030. On estime qu'en

<sup>60</sup> Methodology to estimate the interim baseline carbon intensity values for liquid fuels, Environnement et Changement climatique Canada, 2018. Rapport disponible en anglais seulement sur demande.

130 PJ of low-carbon fuel supplied in Canada. In 2026, credits from baseline activities and banked credits would no longer be sufficient to fulfill the annual CI reduction requirement. Therefore, it is estimated that biodiesel blending in diesel and LFO would increase above baseline levels in 2026 (at 142 PJ) while ethanol blending in gasoline and HDRD blending in diesel and LFO would increase above baseline levels in 2027 (at 180 PJ). Blend levels are assumed to increase linearly to the assumed blend rates in 2030 (at 293 PJ). The annual supply of low-carbon fuels remains relatively constant at 2030 levels between 2031 and 2040.

**Table 6: Fossil and low-carbon fuels supplied in the regulatory scenario (PJ)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Gasoline</b>	6 597	4 821	1 129	11 029	23 577
<b>Diesel</b>	5 858	4 494	1 071	10 850	22 273
<b>LFO</b>	304	214	49	458	1 025
<b>Ethanol</b>	418	439	152	1 489	2 498
<b>Biodiesel</b>	119	178	64	643	1 004
<b>HDRD</b>	119	177	76	764	1 136

The proposed Regulations would provide incentive for low carbon fuel suppliers to obtain more credits by reducing the CI of the low-carbon fuels they supply. The reduction of the CI values of low-carbon fuels in California's LCFS system has been demonstrated since the program began in 2011. This is partly due to lowering of the CI of the electricity grid in California, improved agricultural practices, increased efficiency in production, as well as the use of lower CI feedstocks.<sup>61</sup> However, there is uncertainty as to how much the CI values of these fuels might decline over time. Therefore, it is assumed that the lifecycle CIs of low carbon fuels remain constant over time. Uncertainty around how CI values may change over time is addressed in the *uncertainty of impact estimates* section.

Table 7 shows the total number of credits estimated for supplying low-carbon fuels by fuel type between 2021 and 2030. Primary suppliers who have surplus compliance

2022, 130 PJ de combustibles à faible IC seraient fournis au Canada. En 2026, les unités de conformité obtenues par les mesures prévues par le scénario de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour satisfaire à l'exigence annuelle de réduction de l'IC. Ainsi, on estime que l'apport de biodiesel dans le diesel et le mazout léger s'élèverait au-dessus des niveaux prévus dans le scénario de référence en 2026 (à 142 PJ) et que l'apport d'éthanol dans l'essence et de DRPH dans le diesel et le mazout léger fera de même en 2027 (à 180 PJ). On fait l'hypothèse que les niveaux de mélange augmenteraient linéairement pour atteindre les teneurs prévues en 2030 (à 293 PJ). La fourniture de combustibles à faible IC serait relativement constante aux niveaux de 2030 entre 2031 et 2040.

**Tableau 6 : Fourniture de combustibles fossiles et de combustibles à faible intensité en carbone selon le scénario réglementaire (PJ)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Essence</b>	6 597	4 821	1 129	11 029	23 577
<b>Diesel</b>	5 858	4 494	1 071	10 850	22 273
<b>Mazout léger</b>	304	214	49	458	1 025
<b>Éthanol</b>	418	439	152	1 489	2 498
<b>Biodiesel</b>	119	178	64	643	1 004
<b>DRPH</b>	119	177	76	764	1 136

Le projet de règlement inciterait les fournisseurs de combustibles à faible IC à obtenir plus d'unités de conformité en réduisant l'IC des combustibles qu'ils fournissent. Depuis le début du programme en 2011 du LCFS en Californie, la réduction de l'IC des combustibles à faible IC a été démontrée. On le doit en partie à la diminution de l'IC du réseau électrique de Californie, à l'amélioration des pratiques agricoles, à une plus grande efficacité de la production et à l'utilisation de charges d'alimentation plus faible en carbone<sup>61</sup>. Cependant, on ne sait pas exactement dans quelle mesure l'IC de ces mêmes combustibles pourrait diminuer au fil du temps. Par conséquent, on fait l'hypothèse que l'IC sur le cycle de vie des combustibles à faible IC serait constante dans le temps. Nous abordons la question de l'incertitude de l'évolution dans le temps des valeurs d'IC dans la section portant sur l'*incertitude des estimations d'impact*.

Le tableau 7 indique le nombre total des unités de conformité estimées pour la fourniture de combustibles à faible IC, selon le type, de 2021 à 2030. Les fournisseurs

<sup>61</sup> CARB LCFS Pathway Certified Carbon Intensities

<sup>61</sup> CARB LCFS Pathway Certified Carbon Intensities (disponible en anglais seulement).



units under the RFR would be able to convert these units into credits under the proposed Regulations. Therefore, there would be a one-time rollover of credits from the RFR in 2022 estimated at 1.4 million based on departmental data from the RFR (as presented to stakeholders in the June 2020 consultations). In 2022, credits from low-carbon fuel blending are estimated at 6.4 million, increasing to 6.5 million in 2026, to 8.1 million in 2027, and 12.4 million in 2030. Between 2031 and 2040, annual credits for supplying low-carbon fuels remain relatively constant at 2030 levels.

**Table 7: Credits from low-carbon fuels by fuel type (millions)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Ethanol</b>	13.6	15.2	4.9	47.6	81.3
<b>Biodiesel</b>	6.2	10.4	3.6	36.0	56.3
<b>HDRD</b>	5.8	9.7	4.0	39.8	59.2
<b>Total</b>	25.6	35.4	12.4	123.4	196.8

#### Attribution of supplying low-carbon fuels to the proposed Regulations

In the baseline scenario, the federal RFR requires petroleum producers and importers to have an annual average of 5% renewable fuel content in gasoline (met with ethanol) and 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil (met with biodiesel and HDRD) based on volume. Some provinces blend at higher rates due to their own renewable fuel requirements and low carbon fuel standards, which have increased the national average blend rate up in recent years beyond the levels required under federal regulatory requirements. The same volume of renewable fuel used to meet these federal and provincial regulations may be used to create a credit under the proposed Regulations. Given that these actions would have occurred in the absence of the proposed Regulations, they would not result in incremental costs or GHG emissions reductions.

In the absence of the proposed Regulations, the likelihood of increased blending above existing federal and provincial blend requirements and policies is low, since it is generally more expensive to blend low-carbon fuel with fossil fuel. Given this, the increased use of low-carbon fuels above baseline levels is expected to be attributable to the

principaux disposant d'unités de conformité excédentaires en vertu du *Règlement sur les carburants renouvelables* pourront convertir ces unités de conformité en unités du projet de règlement. Ainsi, il y aurait un transfert unique des unités de conformité du RCR en 2022 pour une valeur estimative de 1,4 million d'après les données ministérielles relatives à ce règlement (tel que présenté aux intervenants au cours des consultations en juin 2020). Dans cette même année 2022, les unités de conformité au titre des mélanges avec des combustibles à faible IC sont estimées à 6,4 millions et elles augmenteraient pour atteindre 6,5 millions en 2026, 8,1 millions en 2027 et 12,4 millions en 2030. De 2031 à 2040, elles seraient relativement constantes aux niveaux de 2030.

**Tableau 7 : Unités de conformité pour les combustibles à faible intensité en carbone selon le type (millions)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Éthanol</b>	13,6	15,2	4,9	47,6	81,3
<b>Biodiesel</b>	6,2	10,4	3,6	36,0	56,3
<b>DRPH</b>	5,8	9,7	4,0	39,8	59,2
<b>Total</b>	25,6	35,4	12,4	123,4	196,8

#### Attribution au projet de règlement de la fourniture de combustibles à faible intensité en carbone

Selon le scénario de référence, le RCR du gouvernement fédéral exige que les producteurs et les importateurs de pétrole présentent en moyenne annuelle une teneur en carburant renouvelable de 5 % de l'essence (ce qui est réalisé avec l'éthanol) et de 2 % du carburant diesel et du mazout de chauffage (ce qui est réalisé avec le biodiesel et le DRPH) en volume. Certaines provinces ont des teneurs supérieures à cause de leurs propres exigences relatives aux carburants renouvelables et leurs propres normes visant les combustibles à faible IC, ce qui a fait en sorte que la moyenne annuelle nationale a dépassé les exigences fédérales ces dernières années. Les mêmes volumes en carburant renouvelable permettant de respecter ces règlements fédéraux et provinciaux peuvent servir à créer des unités de conformité dans le projet de règlement. Comme ces mesures auraient été prises en dehors du projet de règlement, des coûts différentiels ou des réductions différentielles des émissions de GES ne seraient pas créés.

Sans le projet de règlement, il est peu probable que les teneurs s'élèvent au-dessus des exigences et des politiques fédérales et provinciales applicables aux mélanges, puisqu'il coûte généralement plus cher de mélanger des combustibles à faible IC avec des combustibles fossiles. C'est pourquoi on peut prévoir que l'utilisation accrue de

proposed Regulations. Therefore, costs and associated emission reduction benefits that are expected to occur above baseline levels would be attributable to the proposed Regulations.

#### GHG benefits of blending low-carbon fuels

Blending higher levels of low-carbon fuel with fossil fuel is expected to result in increased domestic GHG emissions reductions. To estimate emissions reductions, it is assumed that the fuel used in Canada remains constant on an energy basis between the baseline and regulatory scenarios. For example, the regulatory scenario assumes an additional 152 PJ of ethanol in 2030 compared to the baseline scenario. As a result, the regulatory scenario also assumes that the energy demand for gasoline is reduced by 152 PJ compared to the baseline scenario. Therefore, the incremental amount of fossil fuel displaced is equal to the amount of incremental low-carbon fuel supplied on an energy basis.

Table 8 shows the estimated incremental amount of low carbon fuel supplied domestically due to the proposed Regulations. In the regulatory scenario, it is expected that low-carbon fuel blending would increase above baseline levels by 2026 given that credits from baseline activities and banked credits would no longer be sufficient to fulfill the annual CI reduction requirement. Incremental blending is assumed to increase linearly from 2026 to 2030, reaching the assumed blend rate in 2030. Between 2031 and 2040, annual incremental low-carbon fuel supplied remains relatively constant at 2030 levels.

**Table 8: Incremental low-carbon fuel supplied by fuel type (PJ)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Ethanol</b>	0	101	67	648	816
<b>Biodiesel</b>	0	74	37	367	478
<b>HDRD</b>	0	73	49	488	610
<b>Total</b>	0	247	152	1 504	1 904

Incremental domestic emissions reductions were quantified by subtracting the estimated emissions in the baseline

combustibles à faible IC au-dessus des niveaux prévus dans le scénario de référence serait attribuable au projet de règlement. Les coûts et les avantages des réductions des émissions prévues, au-dessus des niveaux prévus dans le scénario de référence, seraient donc à attribuer au projet de règlement.

#### Avantages en réduction des GES des mélanges avec des combustibles à faible intensité en carbone

On prévoit qu'en augmentant les niveaux d'apport de combustibles faibles en carbone dans les mélanges avec les combustibles fossiles, on réduira davantage les émissions nationales de GES. Pour l'estimation de ces réductions, on fait l'hypothèse que les quantités de combustible utilisé au Canada demeurent les mêmes en valeur énergétique entre le scénario de référence et le scénario réglementaire. Ainsi, le scénario réglementaire prévoit que 152 PJ d'éthanol s'ajouteront en 2030 par rapport au scénario de référence. Par conséquent, ce scénario prévoit aussi que la demande en essence diminue de 152 PJ par rapport au scénario de référence. Dans l'ensemble, la quantité supplémentaire de combustibles fossiles déplacée est égale à la quantité supplémentaire de combustibles à faible IC fournie, en valeur énergétique.

Le tableau 8 indique la quantité supplémentaire estimée de combustibles à faible IC qui est fournie au pays dans le projet de règlement. Selon le scénario réglementaire, les apports de mélange des combustibles à faible IC s'élèveraient au-dessus des niveaux prévus dans le scénario de référence d'ici 2026, car les unités de conformité obtenues des mesures prévues dans le scénario de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour satisfaire à l'exigence annuelle de réduction de l'IC. Les quantités supplémentaires augmenteraient linéairement de 2026 à 2030 pour atteindre la teneur prévue en 2030. Entre 2031 et 2040, les quantités supplémentaires d'apport de mélange en combustibles à faible IC seraient relativement constantes aux niveaux de 2030.

**Tableau 8 : Quantités supplémentaires de combustibles à faible intensité en carbone fournies selon le type (PJ)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Éthanol</b>	0	101	67	648	816
<b>Biodiesel</b>	0	74	37	367	478
<b>DRPH</b>	0	73	49	488	610
<b>Total</b>	0	247	152	1 504	1 904

Les réductions différentielles d'émissions au Canada ont été calculées en soustrayant les émissions estimées du

scenario from emissions in the regulatory scenario. Emissions for each scenario were calculated by multiplying end-use combustion emission intensities by the amount of fuel supplied domestically in each scenario. This is equivalent to multiplying the incremental low-carbon fuel supplied by the difference between the emission intensity for fossil fuels and the emission intensity for low-CI fuels. The weighted national average emission intensities used for each fuel are presented in Table 9 (from the Departmental Reference Case). For more information on the difference between lifecycle carbon intensities and combustion emission intensities, please refer to the section above on *lifecycle analysis versus national inventory accounting*.

**Table 9: Combustion emission intensity values by fuel type (in gCO<sub>2</sub>e/MJ)**

Fuel type	Emission intensity value
Gasoline	71.67
Diesel	71.73
LFO	71.16
Ethanol	2.40
Biodiesel/HDRD	5.92

It is estimated that the incremental GHG emissions reductions are about 128 Mt over the time frame of analysis from blending low-carbon fuels with fossil fuels. GHG emission reductions are shown in Table 10, by blend pathway.

**Table 10: Total GHG emissions reductions by blend pathway (in Mt CO<sub>2</sub>e)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Blend pathway	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
Ethanol in gasoline	0	7.0	4.6	44.9	56.5
Biodiesel and HDRD in diesel	0	9.2	5.4	53.9	68.5
Biodiesel and HDRD in LFO	0	0.5	0.3	2.5	3.2
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>16.7</b>	<b>10.3</b>	<b>101.3</b>	<b>128.2</b>

scénario de référence des émissions du scénario réglementaire. Pour chaque scénario, les émissions ont été calculées en multipliant la valeur d'intensité des émissions de combustion en utilisation finale par la quantité de combustible fournie nationalement. Cela équivaut à multiplier l'approvisionnement différentiel en combustible à faible IC par la différence d'intensité des émissions de combustion entre les combustibles fossiles et ces mêmes combustibles à faible IC. Le tableau 9 présente la valeur moyenne nationale d'intensité des émissions de combustion pour chaque combustible (provenant du scénario de référence du Ministère). Pour plus de renseignements sur la différence entre l'IC sur le cycle de vie et l'intensité des émissions de combustion, voir au-dessus la section *Analyse de cycle de vie et comptabilité d'inventaire national*.

**Tableau 9 : Valeurs d'intensité des émissions de combustion selon le type de combustible (en g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ)**

Type de combustible	Valeur d'intensité d'émission
Essence	71,67
Diesel	71,73
Mazout léger	71,16
Éthanol	2,40
Biodiesel/DRPH	5,92

Les réductions différentielles d'émissions de GES sont estimées à environ 128 Mt sur la période visée par l'analyse pour la fourniture de combustibles à faibles IC. Les réductions d'émissions sont présentées au tableau 10 par voie de mélange.

**Tableau 10 : Réduction des émissions totales de GES par voie de mélange (en Mt d'éq. CO<sub>2</sub>)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

Voie de mélange	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
Éthanol dans l'essence	0	7,0	4,6	44,9	56,5
Biodiesel et DRPH dans le diesel	0	9,2	5,4	53,9	68,5
Biodiesel et DRPH dans le mazout léger	0	0,5	0,3	2,5	3,2
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>16,7</b>	<b>10,3</b>	<b>101,3</b>	<b>128,2</b>

## Costs of blending low-carbon fuels

To meet increased low-carbon fuel demand due to the proposed Regulations, terminals would have to store fossil fuels with higher volumes of low-carbon fuel. It is expected that they would incur capital and operating costs to install or upgrade infrastructure (such as the installation of additional storage or shipping capacity). There are approximately 87 primary terminals in Canada, about 43 have blending capacity and about 44 are without blending capacity.<sup>62</sup> Based on stakeholder consultations, costs to upgrade facilities with E15 blending capacity are estimated at \$2 million per site and costs to upgrade facilities without blending capacity would cost around \$10 million per site.

For biodiesel, it is estimated that approximately 25 primary terminal sites would need additional/new biodiesel blending capacity. About half of the biodiesel sites would be required to re-utilize tanks and equipment at an average cost of about \$5.5 million per site, and the other half would be required to build a new tank for an additional \$2 million per site (\$7.5 million). In addition, it is estimated that approximately five primary terminal sites would require tankage and piping work for HDRD receipt and blending at about \$5 million per site.<sup>63</sup> It is assumed that it takes two years to build out terminal infrastructure.<sup>64</sup> Therefore, capital costs for terminals are incurred in 2025 and 2026. It is estimated that total capital costs for terminals would be about \$644 million over the time frame of analysis.

Retail and cardlock fuelling stations would have to provide blended fuel to end users. It is assumed that fuelling stations are currently equipped to handle up to 5% biodiesel. For ethanol, it is assumed that any new retail gas stations built after 2016 would be E15 compatible. As of 2015, there were about 11 900 retail gas stations in Canada.<sup>65</sup> To blend up to E15, existing retail gas stations would need to either repurpose existing tanks and add a dispenser (low cost), or install a new tank and dispenser (high cost). The number of facilities that would need to repurpose or install new tanks and dispensers is unknown. Therefore, an average capital cost was used and estimated

## Coûts de mélange de combustibles à faible intensité en carbone

Pour répondre à la demande accrue de combustibles à faible IC dans le projet de règlement, les terminaux devraient stocker des combustibles fossiles d'une plus grande teneur en combustibles à IC. On peut s'attendre à ce qu'ils engagent des coûts d'immobilisations et d'exploitation pour installer l'infrastructure nécessaire ou la mettre à niveau (pour une plus grande capacité installée d'entreposage ou d'expédition). On dénombre quelque 87 terminaux principaux au Canada, 43 avec capacité de mélange et 44 sans<sup>62</sup>. D'après les consultations menées auprès des intervenants, le coût de mise à niveau des installations avec une capacité de traitement d'une teneur E15 est estimé à 2 M\$ par installation; le coût de mise à niveau sans capacité de mélange serait d'environ 10 M\$ par installation.

Dans le cas du biodiesel, on estime qu'approximativement 25 terminaux principaux auraient besoin d'une capacité supplémentaire ou nouvelle de mélange de biodiesel. Environ la moitié des installations à biodiesel auraient à réaffecter les réservoirs et l'équipement à un coût moyen d'environ 5,5 M\$ par site et l'autre moitié devrait aménager de nouveaux réservoirs à un coût supplémentaire de 2 M\$ par site (7,5 M\$). Nous estimons de plus qu'environ cinq terminaux principaux auraient besoin de réservoirs et de raccords de tuyauterie pour la réception et le mélange de DRPH à un coût approximatif de 5 M\$ par installation<sup>63</sup>. On fait l'hypothèse qu'il faut compter deux ans pour aménager l'infrastructure d'un terminal<sup>64</sup>. Dans ce cas, les coûts d'immobilisations des terminaux seront engagés en 2025 et 2026. Les coûts totaux d'immobilisations des terminaux sont estimés à environ 644 M\$ pendant la période visée par l'analyse.

Les détaillants devraient fournir aux utilisateurs finaux des mélanges de carburant avec une teneur plus élevée en combustibles à faible IC. On fait l'hypothèse que les stations-service au détail sont actuellement outillées pour fournir une teneur maximale de 5 % en biodiesel. Dans le cas de l'éthanol, on fait l'hypothèse que toute nouvelle station-service au détail construite après 2016 pourrait fournir un mélange E15. En 2015, on dénombrait quelque 11 900 stations-service au détail au Canada<sup>65</sup>. Pour fournir une teneur maximale de E15, les stations-service existantes devraient soit réaffecter les réservoirs en place en ajoutant un distributeur (à faible coût), soit installer de

<sup>62</sup> Kent group LTD. 2016 Report on "Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks (PDF)."

<sup>63</sup> Information on the costs per site was obtained through stakeholder consultations.

<sup>64</sup> Based on consultations with stakeholders

<sup>65</sup> Kent group LTD. 2015 National Retail Petroleum Site Census (PDF).

<sup>62</sup> Kent Group LTD., rapport de 2016 « Canada's Downstream Logistical Infrastructure: Refining, Biofuel Plants, Pipelines, Terminals, Bulk Plants & Cardlocks » (PDF, disponible en anglais seulement).

<sup>63</sup> Des informations sur les coûts par installation ont été obtenues d'après les consultations avec les intervenants.

<sup>64</sup> D'après les consultations avec les intervenants.

<sup>65</sup> Kent Group LTD., 2015 National Retail Petroleum Site Census (PDF, disponible en anglais seulement).

at \$79,100 per retail station.<sup>66</sup> It is assumed that it takes two years to build blending infrastructure at retail gas stations.<sup>67</sup> Therefore, capital costs to retail gas stations are incurred in 2025. Total capital costs for retailers are estimated to be about \$800 million over the time frame of analysis.

To blend higher levels of low-carbon fuel with fossil fuel, refiners and terminals would also incur net incremental operating costs for supplying low-carbon fuels, estimated at \$9,922 million between 2021 and 2040. Net incremental operating costs to supply low-carbon fuels were calculated by subtracting the incremental fossil fuel production cost savings by the incremental low-carbon fuel costs. To obtain incremental fossil fuel production cost savings, wholesale fossil fuel prices were applied to the incremental amount of fossil fuel displaced. To obtain incremental low-carbon fuel costs, wholesale low-carbon fuel prices and ongoing transportation costs were applied to the incremental amount of low-carbon fuel supplied.

To calculate wholesale prices, data from the Kent Group on average fossil fuel price margins by province between 2015 and 2019 were used to determine the differential between wholesale fuel prices and retail fuel prices.<sup>68</sup> The Canadian average differential between wholesale and retail fuel prices is estimated at 43% for the gasoline pool and 38% for diesel pool. These wholesale price differentials were then applied to retail fossil fuel price forecasts from the Departmental Reference Case in order to estimate wholesale gasoline and diesel price forecasts.

To calculate ethanol and biodiesel prices, energy-equivalent price differentials between low-carbon fuels and fossil fuels were calculated using data from the U.S. Department of Agriculture on average gasoline, diesel, ethanol, and biodiesel prices from 2015 to 2019.<sup>69</sup> The estimated price differential is 24% between ethanol and gasoline, and 17% for biodiesel and diesel. These differentials were applied to the wholesale price forecasts for gasoline and diesel in order to obtain ethanol and biodiesel price forecasts. For HDRD, no price indices exist. As a result, a

nouveaux réservoirs avec distributeur (à coût élevé). Nous ignorons le nombre d'installations qui devraient se doter de réservoirs avec distributeur en réaffectation ou en nouvelle installation. Par conséquent, un coût d'immobilisations moyen, estimé à 79 100 \$ par station-service<sup>66</sup>, a été utilisé dans l'analyse. On fait l'hypothèse qu'il faut deux ans pour aménager une infrastructure de mélange aux stations-service<sup>67</sup>. Les coûts d'immobilisations en question seront engagés en 2025. Pour les détaillants, les coûts totaux d'immobilisations sont estimés à environ 800 M\$ pendant la période visée par l'analyse.

Pour mélanger de plus grandes quantités de combustibles à faibles IC avec des combustibles fossiles, les raffineurs et les terminaux devraient aussi supporter des coûts différentiels d'exploitation estimés à 9 922 M\$ en valeur nette entre 2021 et 2040. Les coûts nets différentiels ont été calculés en soustrayant les économies différentielles dans la production de combustibles fossiles des coûts différentiels pour les combustibles à faible IC. Pour estimer ces économies, les prix de gros des combustibles fossiles ont été appliqués à la quantité supplémentaire déplacée de ces combustibles. Pour estimer les coûts différentiels en combustibles à faible IC, les prix de gros de ces combustibles et les frais permanents de transport ont été appliqués à la quantité supplémentaire fournie de ces combustibles.

Pour calculer les prix de gros, on a pris les données du Kent Group sur les marges moyennes de prix sur les combustibles fossiles par province entre 2015 et 2019. La différence entre les prix de gros et les prix de détail ont ainsi été établie<sup>68</sup>. On estime à 43 % en moyenne l'écart au Canada entre les prix de gros et de détail pour le stock d'essence et à 38 % pour le stock de diesel. Ces différences des prix de gros ont ensuite été appliquées aux prévisions des prix de détail des combustibles fossiles dans le scénario de référence ministériel pour établir des prévisions de prix de gros pour l'essence et le diesel.

Pour les prix de l'éthanol et du biodiesel, on a pris les écarts de prix, en valeur d'énergie équivalente, entre les combustibles à faible IC et les combustibles fossiles à l'aide des données du département de l'Agriculture des États-Unis sur les prix moyens de l'essence, du diesel, de l'éthanol et du biodiesel de 2015 à 2019<sup>69</sup>. La différence estimée de prix est de 24 % entre l'éthanol et l'essence et de 17 % entre le biodiesel et le diesel. Ces différences ont été appliquées aux prévisions de prix de gros pour l'essence et le diesel afin d'établir des prévisions pour

<sup>66</sup> Estimated using the NRCan study (2018) on the [Deployment of Mid-level Ethanol Blends](#), verified with information obtained from the Petroleum Equipment Institute and through stakeholder consultations.

<sup>67</sup> Based on consultations with stakeholders

<sup>68</sup> U.S. Department of Agriculture, [U.S. Bioenergy Statistics: Prices. Table 15—Fuel ethanol, corn, and gasoline prices, by marketing year and Table 17—Biodiesel and diesel prices.](#)

<sup>69</sup> Kent Group Petroleum Price Data on fossil fuel price margins.

<sup>66</sup> Valeur estimée à l'aide de l'étude de RNCAN (2018) [Déploiement des mélanges à teneur moyenne en éthanol](#) et vérifiée à l'aide de renseignements obtenus du Petroleum Equipment Institute et tirés des consultations auprès des intervenants.

<sup>67</sup> D'après les consultations avec les intervenants.

<sup>68</sup> Département de l'agriculture des États-Unis, [U.S. Bioenergy Statistics: Prices, tableau 15 – Fuel ethanol, corn, and gasoline prices, by marketing year et tableau 17 – Biodiesel and diesel prices](#) (disponible en anglais seulement).

<sup>69</sup> [Kent Group Petroleum Price Data, marges de prix sur les combustibles fossiles](#) (disponible en anglais seulement).

literature review was conducted to determine representative volumetric HDRD prices.<sup>70</sup> Due to price uncertainty, an average of a high and low estimate of HDRD was calculated, and an average energy-equivalent price differential was estimated between biodiesel and HDRD of 20%.<sup>71</sup>

In addition, ethanol and biodiesel are primarily transported by other means than fossil fuel pipelines because of operational challenges such as their ability to pick up water, degrade jet fuel quality, affect materials used in transportation and storage systems and because the existing pipeline infrastructure does not always line up with where biofuels are produced or available. It is therefore expected that there would be incremental ongoing transportation costs to deliver ethanol and biodiesel by rail or other modes of transportation.<sup>72</sup> Therefore, it is assumed that refiners and terminals would incur ongoing transportation costs of about \$0.05 per litre of incremental ethanol and biodiesel demanded.<sup>73</sup>

In total, capital costs are estimated at \$1.5 billion and operating costs are estimated at \$9.9 billion over the time frame of the analysis. Overall, supplying low-carbon fuels under the proposed Regulations is estimated to result in a total compliance cost of \$11.4 billion between 2021 and 2040.

#### Potential impacts from indirect land use change

Direct land-use change (DLUC) happens when a particular parcel of land is converted to grow crops for biofuel production. Indirect land-use change (ILUC) occurs when crops grown for biofuels displace traditional food and animal feed crops, leading to production of that displaced food crop elsewhere (i.e. other land is converted to grow the food crop). If new agricultural land expands into areas with high carbon stock such as forests, wetlands and peat land this leads to additional GHG emissions. If it occurs in a highly biodiverse land, it could result in biodiversity loss.

l'éthanol et le biodiesel. Dans le cas du DRPH, il n'existe pas d'indices de prix. Des études spécialisées ont été passées en revue pour déterminer des prix volumétriques représentatifs du DRPH<sup>70</sup>. En raison de l'incertitude, une moyenne a été calculée entre des estimations haute et basse du prix de ce produit. Le résultat en valeur d'énergie équivalente est une différence moyenne de prix de 20 % entre le biodiesel et le DRPH<sup>71</sup>.

L'éthanol et le biodiesel sont acheminés principalement par d'autres moyens que les pipelines des combustibles fossiles, parce qu'ils posent un certain nombre de problèmes opérationnels : capacité de s'imbiber d'eau, dégradation de la qualité du carburateur, affecte les matériaux employés dans les systèmes de transport et d'entreposage, etc. De plus, l'infrastructure pipelinière en place n'est pas toujours alignée sur les lieux de production ou de disponibilité des biocarburants. On doit donc s'attendre à des coûts permanents de transport supplémentaires pour l'acheminement de l'éthanol et du biodiesel par le train ou d'autres moyens de transport<sup>72</sup>. On fait l'hypothèse que les raffineurs et les terminaux auraient à supporter des coûts permanents de transport d'environ 0,05 \$ le litre pour l'éthanol et le biodiesel supplémentaires qui seraient en demande<sup>73</sup>.

Les coûts totaux d'immobilisations sont estimés à 1,5 G\$ et les coûts totaux d'exploitation à 9,9 G\$ pendant la période visée par l'analyse. Les coûts totaux de conformité de la fourniture de combustibles à faible IC dans le projet de règlement seraient de 11,4 G\$ entre 2021 et 2040.

#### Incidences possibles des changements indirects d'utilisation des terres

Il y a changement direct d'utilisation des terres (CDUT) lorsqu'une parcelle est réaffectée à des cultures de production de biocarburants. Il y a changement indirect d'utilisation des terres (CIUT) lorsque des cultures de production de biocarburants déplacent des cultures traditionnelles d'alimentation humaine et animale, ce qui crée la production en d'autres lieux de ces cultures vivrières ainsi déplacées (il y a alors réaffectation de terres aux cultures vivrières). Si les terres agricoles pénètrent dans des zones de riche absorption de carbone comme les forêts, les marécages et les tourbières, il se crée des émissions

<sup>70</sup> Data sources from the literature review include the [Sub Group on Advanced Biofuels – Sustainable Transportation Forum](#) and the [NRCan Study of Hydrogenation Derived Renewable Diesel as a Renewable Fuel Option in North America](#).

<sup>71</sup> A review of potential refinery conversions was examined as a potential pathway for domestic HDRD production, with [Total's La Mede facility](#) acting as a case study.

<sup>72</sup> American Petroleum Institute, "[Ethanol, Biofuels, and Pipeline Transportation \(PDF\)](#)."

<sup>73</sup> Based on the estimate used for the [Renewable Fuels Regulations](#).

<sup>70</sup> Sources de données de la recension des écrits, dont le [Sub Group on Advanced Biofuels – Sustainable Transportation Forum](#) (disponible en anglais seulement), et l'[Étude de l'utilisation du DRPH comme carburant de remplacement en Amérique du Nord de Ressources naturelles Canada](#).

<sup>71</sup> Un examen des conversions potentielles de raffineries comme voie éventuelle de production intérieure de DRPH avec l'installation [La Mede de Total](#) comme étude de cas.

<sup>72</sup> American Petroleum Institute, "[Ethanol, Biofuels, and Pipeline Transportation](#)" (PDF, disponible en anglais seulement).

<sup>73</sup> D'après une estimation utilisée aux fins du [Règlement sur les carburants renouvelables](#).

The proposed Regulations are designed to prevent these impacts in two ways. The Fuel LCA Model would account for GHG impacts of DLUC in the CI of low carbon intensity fuels, and the proposed Regulations would include criteria to prevent adverse land-use and biodiversity impacts related to biofuel feedstock cultivation and harvesting. These land use and biodiversity (LUB) criteria apply to feedstock regardless of geographic origin, but feedstock are exempt if they are not biomass (e.g. fuel made from direct-air-capture CO<sub>2</sub>) or if they have been deemed by the Department as “low-concern biomass feedstock” (e.g. municipal solid waste). Only biofuels made from feedstock that adhere to the LUB criteria are eligible for credits under the proposed Regulations

#### Other potential impacts of blending low-carbon fuels

Ethanol has a higher-octane value than gasoline, so refiners could choose to avoid processing higher-octane gasoline and produce lower-octane gasoline instead if they choose to blend more ethanol. Given this, there may be some potential for refiner cost savings.

Alternatively, if refiners choose to keep producing higher-octane gasoline, the blended fuel would have an overall higher-octane value in the regulatory scenario. Standards for Original Equipment Manufacturers have been implemented to provide high compression engines in cars to the North American market, which require fuel with higher-octane values. Mid-level ethanol blends (E15 to E25) coupled with high compression engines could lead to some efficiency improvements that may be sufficient to offset the lower energy content of ethanol. If this is the case, there could be some potential for more emissions reductions and some mitigation of costs to consumers.<sup>74,75</sup>

Higher blends of biodiesel in diesel could improve fuel lubricity and raises the cetane number of the fuel. Diesel engines depend on the lubricity of the fuel to keep moving parts from wearing prematurely. Given this, it is possible

<sup>74</sup> Navius Research (2019). *Biofuels in Canada 2019: Tracking biofuel consumption, feedstocks and avoided greenhouse gas emissions*.

<sup>75</sup> NRCan study (2018) on the Deployment of Mid-level Ethanol Blends.

supplémentaires de GES. Si le phénomène se produit dans un territoire d'une grande diversité biologique, une perte de biodiversité peut s'ensuire.

Le projet de règlement est conçu pour éviter ces impacts de deux façons. Le modèle ACV des combustibles prendrait en compte l'incidence des CDUT sur l'IC des combustibles à faible IC pour ce qui est des gaz à effet de serre. Pour prévenir les répercussions négatives sur l'utilisation des terres et la biodiversité découlant de l'augmentation de la récolte et de la culture de ces charges d'alimentation, le projet de règlement établirait des critères d'utilisation des terres et de la biodiversité (UTB). Ces critères d'utilisation des terres et de biodiversité (UTB) s'appliquent à la charge d'alimentation, quelle qu'en soit l'origine géographique, mais celle-ci est exemptée si elle n'est pas de la biomasse (par exemple combustible produit à partir du CO<sub>2</sub> capté directement de l'air) ou qu'elle est considérée par le Ministère comme une « matière première de biomasse à faible risque » (par exemple déchets solides municipaux). Seul le biocombustible tiré d'une matière première respectant les critères UTB est admissible aux unités de conformité du projet de règlement.

#### Autres effets possibles des mélanges avec des combustibles à faible incidence en carbone

L'éthanol a un indice d'octane plus élevé que celui de l'essence, aussi les raffineurs pourraient-ils choisir de ne pas transformer de l'essence d'un indice supérieur et de produire de l'essence à indice moindre à mélanger à plus d'éthanol. Des économies de raffinage seraient alors possibles.

Autre possibilité, s'ils choisissent de produire de l'essence à indice supérieur, le carburant de mélange serait dans l'ensemble d'un indice d'octane plus élevé dans le scénario réglementaire. Des normes sont en application à l'intention des fabricants d'équipement d'origine pour la fourniture de moteurs à haute compression dans les voitures sur le marché nord-américain, ce qui exige un carburant d'un indice d'octane supérieur. Joint à des moteurs à haute compression, les mélanges d'éthanol d'une teneur intermédiaire (E15 à E25) pourraient apporter des gains d'efficacité suffisant à compenser la moindre teneur énergétique avec l'éthanol. Dans ce cas, il y aurait des possibilités de plus grande réduction des émissions et d'une certaine atténuation des coûts pour les consommateurs<sup>74,75</sup>.

Des teneurs supérieures du diesel en biodiesel pourraient améliorer le pouvoir lubrifiant du carburant et en élever l'indice de cétane. Les moteurs diesel dépendent de ce pouvoir lubrifiant si nous voulons empêcher les pièces

<sup>74</sup> Navius Research (2019). *Biofuels in Canada 2019: Tracking biofuel consumption, feedstocks and avoided greenhouse gas emissions* (disponible en anglais seulement).

<sup>75</sup> Étude de RNCan (2018) Déploiement des mélanges à teneur moyenne en éthanol.

that as refiners blend more biodiesel, they could choose to lower the lubricity of petroleum diesel to save on costs.<sup>76</sup>

Furthermore, increased blending of low-carbon fuels in fossil fuels is expected to result in changes to air quality. For more information on how the proposed Regulations are expected to impact air quality, please refer to the *impacts on air quality* section below.

### Compliance Category 3: End-use fuel switching in transportation

End-use fuel switching occurs when an end user of fuel changes or retrofits a combustion device, for example an engine, to be powered by another fuel or energy source such as electricity or hydrogen in transportation. End-use fuel switching does not directly reduce the CI of the fossil fuel but reduces GHG emissions by displacing the fossil fuel with a fuel or energy carrier that has a lower CI.

The proposed Regulations would allow credit creation for some end-use fuel switching in the transportation sector. All low-carbon energy volumes supplied for transportation would be eligible to create credits, except for rail vehicles. These low-carbon energy sources would include hydrogen in fuel cell vehicles, electricity in electric vehicles, natural gas and renewable natural gas (including compressed and liquefied) or hydrogen (including compressed and liquefied) in natural gas vehicles, and propane and renewable propane in propane vehicles.

End-use fuel switching to electric vehicles and to natural gas/propane vehicles in transportation are the two representative pathways that have been modelled for Compliance Category 3. This is because there is little to no uptake of other end-use fuel switching pathways in Canada (such as renewable natural gas and hydrogen). These are still emerging technologies and there is not enough information on them to estimate their likely uptake in Canada by 2030. However, the proposed Regulations would provide an incentive for these kinds of technologies.

#### End-use fuel switching to electric vehicles (EVs)

For homes equipped with charging stations connected to a network, the charging network operator would be the default credit creators. Charging network operators would

mobiles de s'user prématurément. Il est donc possible que, en augmentant l'apport de biodiesel, les raffineurs choisissent de réduire le pouvoir lubrifiant du diesel de pétrole pour abaisser les coûts<sup>76</sup>.

Il faut aussi s'attendre à ce qu'une plus grande teneur des combustibles fossiles en combustibles faibles en carbone cause des changements de qualité de l'air. Pour plus de renseignements sur la façon dont le projet de règlement devrait agir sur cette qualité, prière de consulter plus loin la section *incidences sur la qualité de l'air*.

### Catégorie de conformité 3 : Changement de combustibles par l'utilisateur final dans les transports

Il y a changement de combustible chez l'utilisateur final lorsqu'un équipement de combustion est modifié ou remplacé (par exemple un moteur) pour qu'il soit alimenté par un combustible ou une énergie autre (comme l'électricité ou l'hydrogène dans les transports). Cela ne réduit pas directement l'IC des combustibles fossiles, mais réduit les émissions de GES en remplaçant l'essence ou le diesel utilisé dans les transports par des combustibles ou des sources d'énergie ayant une IC plus faible.

Le projet de règlement permettrait de créer des unités de conformité par certains changements de combustibles par l'utilisateur final dans le transport. Toute quantité d'énergie faible en carbone fournie aux transports serait admissible à la création d'unités de conformité sauf si elle est destinée aux véhicules ferroviaires. Ces sources énergétiques moins intenses en carbone seraient notamment l'hydrogène dans les véhicules à pile, l'électricité dans les véhicules électriques et le gaz naturel (renouvelable ou non, comprimé ou liquéfié) ou l'hydrogène (comprimé ou liquéfié) dans les véhicules au gaz naturel et le propane (renouvelable ou non) dans les véhicules au propane.

Les véhicules électriques ou les véhicules au gaz naturel/propane sont les deux voies représentatives qui ont été modélisées pour la catégorie de conformité 3, et ce, parce qu'il n'y a pas ou peu d'adoption d'autres voies de changement de combustibles par l'utilisateur final (gaz naturel renouvelable, hydrogène, etc.). Ce sont encore des technologies émergentes sur lesquelles il n'y a pas assez de renseignements pour estimer leur adoption éventuelle au Canada à l'horizon 2030. Il reste que le projet de règlement aurait un effet incitatif à l'implantation de ces types de technologie.

#### Changement de combustibles par l'utilisateur final au profit des véhicules électriques (VE)

Pour les maisons dotées de bornes de recharge reliées à un réseau, l'exploitant du réseau de recharge résidentielle serait le créateur d'unités de conformité par défaut. Les

<sup>76</sup> U.S. Department of Energy, Alternative Fuels Data Center: [Biodiesel Benefits and Considerations](#).

<sup>76</sup> Département de l'énergie des États-Unis, Alternative Fuels Data Center: [Biodiesel Benefits and Considerations \(disponible en anglais seulement\)](#).



also be the default credit creators for public charging. Private or commercial charging would create credits for site hosts by default.

*Credit-creation:* Credits would be created in accordance with the following formula based on the energy efficiency ratio of the vehicle class ( $R_{ee}$ ), the liquid class credit reference CI value ( $CI_{ref}$ ) [see Table 1 above], the lifecycle emissions of the electricity used to propel the EVs, the quantity of electrical energy of a given CI supplied to the EVs ( $Q$ ) and the energy density of electricity ( $D$ ).

$$Credits = [(R_{ee} \times CI_{ref}) - CI_e] \times Q \times D \times 10^{-6}$$

Energy demand forecasts for EVs were obtained from the Departmental Reference Case. Electricity that is supplied by a charging station that is installed in a residence no later than December 31, 2030, would be eligible of creating full credits until December 31, 2035. After this time, no residential charging would be eligible for credit creation. Any new residential charging stations installed after December 31, 2030, would not be eligible for credit creation. However, the regulatory scenario assessed in this analysis is of the proposed regulatory design that was presented to stakeholders in the June 2020 consultations where credits created from residential EV charging would be phased out linearly by 25% starting in 2027, reaching zero in 2030. As such, credit estimates from residential EV charging would be underestimated in this analysis. Given this, it is assumed that 28% of light-duty EV energy demand from the Reference Case is from public charging, the remaining 72% of demand is from home charging. The proposed Regulations also require that all EV charging data be collected by a charging station that measures and communicates charging data to a charging network operator. Thus, it is assumed that 7.5% of light-duty EV energy demand is from residential charging stations capable of collecting and communicating charging data to a charging network operator. It is also assumed that this value would grow by about 2.5% each year based on consultations with stakeholders.<sup>77</sup> As a result, these factors were also applied to Reference Case energy demand estimates for light-duty vehicle (LDV) EV charging. Table 11 presents EV energy demand estimates over the time frame of analysis. EV energy demand in 2022 is estimated at 6 PJ, increasing to 11 PJ in 2030, and to 24 PJ by 2040.

exploitants de réseaux de recharge publique seraient également créateurs par défaut d'unités de conformité. Enfin, la recharge privée ou commerciale créerait des unités de conformité pour les hôtes de sites de recharge par défaut.

*Création des unités de conformité :* Les unités de conformité seraient créées conformément à la formule suivante en fonction du rapport d'efficacité énergétique de la catégorie de véhicules ( $R_{ee}$ ), de la valeur IC de référence de la catégorie des combustibles liquides ( $IC_{ref}$ ) [voir le tableau 1 plus haut], des émissions de cycle de vie de l'électricité propulsant les VE, de la quantité d'énergie électrique d'une IC donnée fournie aux VE ( $Q$ ) et de la densité énergétique de l'électricité ( $D$ ).

$$Unités = [(R_{ee} \times IC_{ref}) - IC_e] \times Q \times D \times 10^{-6}$$

Les prévisions de la demande d'énergie pour les VE sont tirées du scénario de référence ministériel. Toute l'électricité fournie par une borne de recharge installée dans une résidence au plus tard le 31 décembre 2030 serait admissible à la création d'unités de conformité jusqu'au 31 décembre 2035. Passé ce délai, la recharge résidentielle ne serait plus admissible à la création de crédit. Toute borne de recharge résidentielle installée après le 31 décembre 2030 ne serait pas admissible à la création d'unités de conformité. Cependant, le scénario réglementaire évalué dans cette analyse correspond à la conception réglementaire proposée qui a été présentée aux intervenants lors des consultations en juin 2020 où les unités de conformité créées par la recharge résidentielle des VE étaient éliminées linéairement de 25 % par an à compter de 2027 jusqu'à atteindre zéro unité en 2030. Par conséquent, les unités de conformité provenant de la recharge résidentielle seraient sous-estimées dans cette analyse. On fait l'hypothèse que 28 % de la demande d'énergie des VE légers dans le scénario de référence vient de la recharge publique et le reste (72 %), de la recharge résidentielle. Le projet de règlement exige également que toutes les données sur la recharge des véhicules électriques soient collectées par une borne de recharge qui mesure l'utilisation et communique les données à l'exploitant du réseau de recharge. On fait l'hypothèse que 7,5 % de la demande d'énergie des VE légers provient de bornes de recharge capables de collecter des données et de les communiquer à l'exploitant du réseau de recharge. On fait aussi l'hypothèse que cette valeur augmenterait d'environ 2,5 % chaque année d'après les consultations auprès des intervenants<sup>77</sup>. Par conséquent, ces facteurs ont aussi été appliqués aux estimations de demande d'énergie du scénario de référence en ce qui concerne la recharge des véhicules électriques légers. Le tableau 11 présente les estimations de demande d'énergie des véhicules électriques pendant

<sup>77</sup> This assumption is based on stakeholder consultation comments that 5 to 10% of EV chargers in Canada have metered charging data capabilities. This analysis assumes an average of that range of 7.5%.

<sup>77</sup> Cette hypothèse est fondée sur les commentaires recueillis auprès des intervenants selon lesquels de 5 % à 10 % des exploitants de bornes de recharge de VE au Canada ont des capacités en données de recharge sur compteur. Pour notre analyse, nous avons pris sur cet intervalle une moyenne de 7,5 %.

**Table 11: EV energy demand estimates by vehicle category (PJ)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
LDV-LDT	5	9	2	50	66
HDV	4	10	4	81	99
Buses	23	19	5	51	97
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>11</b>	<b>182</b>	<b>261</b>

Credits for end-use fuel switching to EVs are calculated using constant 2016 lifecycle CI electricity values by province. The electricity CI values vary depending on the mix of the electricity grid in each province. For example, provinces that rely more on natural gas powered electricity would have a higher CI value than provinces that rely more on hydroelectric power. The Canadian average electricity CI value is 180.4 tonnes per gigawatt hour (t/GWh). An energy efficiency ratio (EER) of 4.1 was used for light-duty vehicles (LDV) and trucks (LDT), and an EER of 5.0 for buses and heavy-duty vehicles. Given this, Table 12 shows EV credit estimates over the time frame of analysis.

**Table 12: EV credit estimates by vehicle category (millions)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
LDV-LDT	1.4	2.7	0.7	14.7	19.5
HDV	1.5	4.0	1.6	30.8	37.9
Buses	7.6	7.2	1.8	18.7	35.3
<b>Total</b>	<b>10.4</b>	<b>14.0</b>	<b>4.0</b>	<b>64.2</b>	<b>92.6</b>

la période visée par l'analyse. On estime cette demande à 6 PJ en 2022; elle augmenterait pour atteindre 11 PJ en 2030 et 24 PJ en 2040.

**Tableau 11 : Estimations de la demande d'énergie des véhicules électriques par catégorie de véhicules (PJ)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
Véhicules ou camions légers	5	9	2	50	66
Véhicules pour applications lourdes	4	10	4	81	99
Autocars	23	19	5	51	97
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>11</b>	<b>182</b>	<b>261</b>

Les unités de conformité du changement de combustible par l'utilisateur final au profit des VE sont calculées à partir des valeurs d'IC sur le cycle de vie constantes de 2016 pour l'électricité fournie par chaque province. Les valeurs d'IC varient selon la composition du réseau électrique de chaque province. Par exemple, les provinces comptant plus sur l'électricité produite au gaz naturel auraient une IC supérieure à celle des provinces qui dépendent davantage de l'hydroélectricité. La valeur IC moyenne de l'électricité au Canada est de 180,4 tonnes le gigawattheure (t/GWh). Un rapport d'efficacité énergétique (REE) de 4,1 a été appliqué aux véhicules et les camions légers et un rapport de 5,0 aux autocars et véhicules lourds. Le tableau 12 indique les estimations d'unités de conformité des VE pour la période visée par l'analyse en fonction de ces valeurs.

**Tableau 12 : Estimations des unités de conformité de VE par catégorie de véhicules (millions)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
Véhicules ou camions pour applications légers	1,4	2,7	0,7	14,7	19,5
Véhicules pour applications lourdes	1,5	4,0	1,6	30,8	37,9
Autocars	7,6	7,2	1,8	18,7	35,3
<b>Total</b>	<b>10,4</b>	<b>14,0</b>	<b>4,0</b>	<b>64,2</b>	<b>92,6</b>

Given the relative infancy of EVs compared to their internal combustion engine (ICE) counterparts, some projections of future EV uptake vary substantially from what is estimated above. Barriers to wide-scale EV adoption include costs, technical limitations, infrastructure, and market dynamics and technological constraints include range limitation and charging times. Moreover, infrastructure requirements for EVs are complex when compared to fossil fuel-related infrastructure already in place. While consumer attitudes towards EVs are evolving and Government incentive programs have helped increase adoption rates, the current default market preference remains for ICE vehicles. Factors pushing towards increased EV adoption include increasing market familiarity with the technology, improvements in battery range and charging times, expanding infrastructure, and decreasing costs. Given the wide variability among forecasts, a sensitivity analysis on the number of credits created for end-use fuel switching is presented in the *Uncertainty of impact estimates* section.

*Attribution and incremental impacts:* It is expected that the EV market would continue to expand in the baseline scenario in the absence of the proposed Regulations, with corresponding increases in electricity consumption as a substitute to gasoline and diesel. Other policies, such as the federal Zero Emission Vehicle mandate, would also create incentives for EV uptake and infrastructure to be built.

Primary suppliers would have the option to acquire credits by trade from charging network operators and site hosts, therefore acting as a subsidy. This subsidy on its own would not likely be sufficient to incentivize investment that supports measurable incremental EV uptake. However, it would provide another incentive that could work in conjunction with other federal and provincial EV policies to boost market signals for increasing EV deployment. This analysis does not take that impact into account.

#### End-use fuel switching to natural gas and propane vehicles

For compressed and liquefied natural gas and propane, including the fossil portion of any blend with a renewable fuel component, the fuelling facility owner or operator would be the default credit creator for fuelling for transportation purposes. The credits would be created in the liquid class as this represents a displacement of liquid transportation fuel.

Comme les VE en sont encore à leur début comparative-ment à leurs homologues à moteur de combustion interne, certaines projections d'adoption future des VE divergent largement des estimations présentées dans cette analyse. Les obstacles à une vaste adoption des VE résident notamment dans les coûts, les limites techniques, l'infrastructure et la dynamique du marché. Les contraintes technologiques sont notamment le court rayon d'autonomie et les temps de recharge. Les besoins en infrastructure pour les véhicules électriques sont complexes comparativement aux infrastructures déjà en place pour les combustibles fossiles. Alors que les attitudes à l'égard des VE évoluent et que les programmes d'encouragement du gouvernement ont contribué à augmenter les taux d'adoption, la préférence par défaut du marché demeure les véhicules à moteur à combustion interne. Au nombre des facteurs favorisant l'adoption des VE, on compte la plus grande familiarisation du marché avec cette technologie, l'amélioration du rayon d'autonomie des batteries et de leur temps de recharge, l'extension des infrastructures et la baisse des coûts. Compte tenu de la grande variabilité des différentes prévisions, une analyse de sensibilité pour le nombre d'unités de conformité créées par les changements de combustibles par l'utilisateur final est présentée dans la section *Incertitude des estimations d'impact*.

*Attribution et incidences différentielles :* On prévoit que le marché des VE continue à prendre de l'expansion dans le scénario de référence (en dehors du projet de règlement) avec des hausses correspondantes de la consommation d'électricité qui remplace l'essence et le diesel. D'autres politiques (comme l'objectif fédéral en matière de véhicules zéro émission) créeraient une incitation à l'adoption des VE et à l'aménagement de l'infrastructure nécessaire.

Les fournisseurs principaux auraient la possibilité d'acquérir des unités de conformité par voie d'échange auprès des exploitants de réseaux et des hôtes de sites de recharge, ce qui aurait pour effet de subventionner cette activité. Mais une telle subvention en soi ne suffirait sans doute pas à encourager l'investissement et à susciter une adoption supplémentaire et quantifiable des VE. Ce serait néanmoins un autre élément d'incitation qui, avec les autres politiques fédérales et provinciales dans ce domaine, pourrait renforcer les signaux du marché pour un plus grand déploiement des véhicules électriques. Cette analyse ne prend pas en compte cet élément.

#### Changements de combustibles par l'utilisateur final au profit des véhicules au gaz naturel ou au propane

Dans le cas du gaz naturel et du propane comprimés et liquéfiés et des combustibles fossiles gazeux dans tout mélange avec un combustible à faible IC, le propriétaire ou l'exploitant du poste de ravitaillement serait le créateur d'unités de conformité par défaut pour l'utilisation dans les transports. Les unités de conformité seraient créées dans la catégorie des combustibles liquides, étant donné que c'est un remplacement de combustibles liquides dans les transports.

**Credit-creation:** Credits would be created in accordance with the following formula based on the liquid class credit reference CI value ( $CI_{ref}$ ) [see Table 1 above], the lifecycle carbon intensity (CI), the volume (Q) and the energy density (D) of compressed natural gas (CNG), liquefied natural gas (LNG) or liquefied petroleum gas (LPG) supplied.

$$\text{Credits} = [CI_{ref} - CI_{LNG,CNG,LPG}] \times Q \times D \times 10^{-6}$$

Energy demand from natural gas and propane powered vehicles is estimated at 7 PJ in 2022, increasing to 15 PJ in 2030, and to 29 PJ by 2040. For the purpose of this analysis, credits for end-use fuel switching to natural gas/propane in transportation are calculated using constant lifecycle CI values of 65 gCO<sub>2</sub>e/MJ for CNG, 65 gCO<sub>2</sub>e/MJ for LNG, and 75 gCO<sub>2</sub>e/MJ for LPG. It is assumed that 50% of the natural gas demand is CNG and 50% is LNG. These CI values are the 2016 average Canadian CI values for compressed natural gas and propane calculated as part of the development of the Fuel LCA Model.<sup>78</sup> No EER values are mentioned in the formula as the EER values are close to one for these pathways. Using energy demand forecasts from the Departmental Reference Case, it is estimated that 0.1 million credits would be created in 2022, increasing to 0.2 million in 2030, and to 0.3 million credits by 2040.

**Attribution and incremental impacts:** This pathway on its own would not likely be sufficient to incentivize investment that supports measurable incremental natural gas/propane uptake in transportation. As with EVs, however, this pathway would provide another incentive that could work in conjunction with other federal and provincial policies to boost market signals for increasing deployment of natural gas and propane vehicles. This analysis does not take that impact into account.

### Impacts from the Compliance Fund

The proposed Regulations would establish a Compliance Fund as a flexibility mechanism. Primary suppliers would be able to contribute to this compliance fund mechanism for up to 10% of their annual reduction requirement. The credit price under the fund would be set in the proposed Regulations at \$350 in 2022 nominal dollars per compliance credit (CPI adjusted), which corresponds to \$330 in 2019 dollars. Any contributions to the fund must be used for projects or activities that reduce emissions within a

**Création des unités de conformité :** Des unités de conformité seraient créées selon la formule suivante en fonction de la valeur d'IC de référence de la catégorie des combustibles liquides ( $IC_{ref}$ ) [voir le tableau 1 plus haut], de l'intensité en carbone sur le cycle de vie (IC) du combustible, du volume (Q) et de la densité énergétique (D) du gaz naturel comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL) ou du gaz de pétrole liquéfié (GPL) fourni.

$$\text{Unités} = [IC_{ref} - IC_{GNL,GNC,GPL}] \times Q \times D \times 10^{-6}$$

On estime que la demande d'énergie des véhicules alimentés au gaz naturel ou au propane serait de 7 PJ en 2022 et qu'elle augmenterait pour atteindre 15 PJ en 2030 et 29 PJ en 2040. Dans cette analyse, les unités de conformité de changement de combustibles par l'utilisateur final au profit du gaz naturel et du propane dans les transports sont calculées en prenant une IC sur cycle de vie constante de 65 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ tant pour le GNC que pour le GNL et de 75 pour le GPL. On fait l'hypothèse que le GNC et le GNL représentent chacun la moitié de la demande de gaz naturel. Ces valeurs d'IC sont les valeurs provisoires qui représentent une moyenne canadienne de l'IC en 2016 pour le gaz naturel comprimé et le propane qui ont été calculées dans le cadre de l'élaboration du modèle d'évaluation de cycle de vie (ECV) des combustibles<sup>78</sup>. Aucune valeur REE ne figure dans cette formule, car de telles valeurs sont proches de l'unité pour ces voies. En fonction des prévisions de la demande d'énergie du scénario de référence ministériel, on estime que 0,1 million des unités de conformité seraient créées en 2022 et que ce nombre augmenterait pour atteindre 0,2 en 2030 et 0,3 en 2040.

**Attribution et incidences différentielles :** À elle seule, cette voie ne suffirait sans doute pas à encourager un investissement menant à une adoption supplémentaire quantifiable du gaz naturel et du propane dans les transports. Tout comme pour les voitures électriques, ce serait néanmoins un autre élément d'incitation qui, avec les autres politiques fédérales et provinciales dans ce domaine, pourrait renforcer les signaux du marché pour un plus grand déploiement des véhicules au gaz naturel et au propane. Cette analyse ne prend pas en compte cet élément.

### Incidences du Fonds aux fins de conformité

Le projet de règlement établirait un fonds aux fins de conformité comme mécanisme de flexibilité. Les fournisseurs principaux pourraient verser une contribution à ce mécanisme de fonds aux fins de conformité jusqu'à concurrence de 10 % de leur exigence annuelle de réduction. Le prix d'une unité de conformité serait établi dans le projet de règlement à 350 \$ en 2022 (valeur nominale rajustée en fonction de l'IPC), correspondant à 330 \$ par unité de conformité en dollars de 2019. Toute contribution

<sup>78</sup> Milestone 2: Methodology for Fossil Fuel Pathways and Baseline Carbon Intensities, EarthShift Global LLC., 2020.

<sup>78</sup> Milestone 2: Methodology for Fossil Fuel Pathways and Baseline Carbon Intensities, EarthShift Global LLC., 2020 (en anglais seulement).

five-year period from the time the contribution is made. This analysis treats the fund contributions as if they are transfer payments. Thus, impacts from the fund are presented as equal and offsetting costs to industry (payments) and benefits to society (assets for investments to reduce GHG emissions).

It is estimated that the fund would be used initially in 2027 for about 9% of the credit requirement, equivalent to about 1.8 million credits. Between 2028 and 2036, it is estimated that the fund would be used up to the full 10% limit at 2.8 million credits in 2030. In 2033, it is estimated that use of the fund would decline as credits from end-use fuel switching increase over time and the credit requirement of 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ stays constant. By 2038, it is estimated that the fund would no longer be required to fulfill the credit requirement. Estimates of fund assets and payments over the time frame of analysis are presented in Table 13.

**Table 13: Estimates of fund assets and payments (millions of dollars)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Fund assets</b>	0	1,753	693	3,025	5,470
<b>Fund payments</b>	0	1,753	693	3,025	5,470

Quantification of eventual GHG reductions from the fund is not possible at this time and is beyond the scope of this analysis. This is because the specific projects that would receive support in the future from the fund are unknown at this time. Without information on project parameters, it is not possible to estimate incremental GHG emission reductions. However, given that the fund would be required to deliver real, short-term, traceable reductions, it is expected to contribute to the objective of the proposed Regulations to achieve up to 23 Mt of GHG reductions.

### Emerging technology pathways

Emerging technologies are technologies that are at a lower technological readiness level, or those that are at a high technological or commercial readiness level but have low adoption rates due to various reasons such as cost, asymmetric information, or lack of incentive. It is expected that

au fonds doit servir à des projets ou des activités qui réduisent les émissions dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle la contribution a été versée. Cette analyse traite les contributions au fonds comme s'il s'agissait d'un paiement de transfert. Ainsi, les impacts associés à ces contributions sont présentés comme étant égaux : les avantages pour la société (capitaux pour des investissements visant à réduire les émissions de GES) compensent les coûts pour l'industrie (paiements).

On estime que les contributions à ce fonds débiteront en 2027 à un niveau de 9 % du besoin en unités de conformité, correspondant à environ 1,8 million d'unités de conformité. De 2028 à 2036, il serait utilisé à sa pleine limite de 10 %, correspondant à 2,8 millions d'unités de conformité en 2030. En 2033, cette utilisation diminuerait, parce que les unités de conformité provenant du changement de combustibles par l'utilisateur final augmentent avec le temps et que le besoin en unités de conformité pour une exigence annuelle de 12 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ demeure constant. En 2038, le fonds ne serait plus utilisé pour répondre au besoin en unités de conformité. Le tableau 13 présente des estimations des avoirs et des paiements des capitaux pendant la période visée par l'analyse.

**Tableau 13 : Estimation des capitaux et des paiements du fonds (millions de dollars)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Avoirs du fonds</b>	0	1 753	693	3 025	5 470
<b>Paiements du fonds</b>	0	1 753	693	3 025	5 470

Il est impossible pour l'instant de quantifier les réductions éventuelles de GES grâce au fonds, ce calcul dépasse le cadre de l'analyse. C'est parce que les projets bien précis qui seraient financés ne sont pas encore connus en ce moment. Sans renseignements sur les paramètres de ces projets, il est impossible d'estimer les réductions différentielles des émissions de GES. Cependant, comme le fonds aurait à produire des réductions réelles, à court terme et traçables, il concourrait à la réalisation de l'objectif du projet de règlement qui vise à retrancher jusqu'à 23 Mt de GES.

### Voies des technologies émergentes

Les technologies émergentes sont des technologies ayant un niveau de maturité technologique moins élevé ou encore ayant un niveau de maturité technologique élevé et qui sont disponibles sur le marché, mais dont le taux d'adoption est bas pour diverses raisons telles que le coût,

the proposed Regulations would provide a sufficient incentive to increase the adoption of emerging technologies to reduce GHG emissions. Examples of emerging technologies that could receive credits under the proposed Regulations include co-processing biocrude, hydrogen in fuel cell vehicles, renewable natural gas in natural gas vehicles; renewable electricity at fossil fuel facilities, emerging low-CI fuels, and direct air capture. However, because emerging technologies have low adoption rates there is not a lot of data available on costs. Given this, it is assumed that emerging technology credits make up the difference between the amount of credits required and credits created from mature technologies plus the fund.<sup>79</sup> Credits for emerging technologies are assumed to be incremental and cost the same as the fund (\$330 per credit in 2019 dollars).

By 2028, it is assumed that banked credits, credits from mature technologies, and fund contributions would no longer be sufficient to fulfill the credit requirement. Thus, 0.7 million credits from emerging technologies would be required. Credits from emerging technologies are estimated to gradually increase to a maximum in 2030 at 1.6 million, and then gradually decrease each year after until 2033 when they are no longer needed due to a crowding out effect from increasing baseline credits created from end-use fuel switching and a constant annual CI reduction requirement. As a result, the associated incremental costs and GHG reductions follow the same trend. Incremental impacts from emerging technologies are presented in Table 14 between 2021 and 2040.

**Table 14: Incremental costs and GHG reductions from emerging technologies**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Costs (millions of dollars)</b>	0	457	392	363	1,213

<sup>79</sup> “Mature technologies” are defined as technologies where the scientific background is well understood and they have been in use for a long enough period such that most of its initial liabilities and problems have been removed or reduced by further development.

l’asymétrie de l’information et l’absence d’incitatifs. On prévoit que le projet de règlement fournisse suffisamment d’incitatifs pour augmenter l’adoption des technologies émergentes pour réduire les émissions de GES. Parmi les technologies émergentes susceptibles de créer des unités de conformité dans le projet de règlement, mentionnons le cotraitement du biobrut, l’hydrogène dans les véhicules à pile de combustible, le gaz naturel renouvelable dans les véhicules au gaz naturel, l’électricité renouvelable dans les installations de combustibles fossiles, de combustibles à faible IC avancés, le captage direct du CO<sub>2</sub> dans l’air, entre autres. Comme ces technologies sont encore peu adoptées, peu de données sur les coûts sont disponibles. On fait l’hypothèse que les unités de conformité relatives aux technologies émergentes comblent la différence entre le nombre d’unités de conformité requises et les unités de conformité créées par les technologies plus matures et le fonds<sup>79</sup>. On fait l’hypothèse que les unités de conformité relatives aux technologies émergentes représentent des réductions différentielles et que leur prix est le même que celui du fonds (330 \$ par unité de conformité en dollars de 2019).

On fait l’hypothèse qu’en 2028, les unités de conformité accumulées, les unités de conformité des technologies plus matures et les contributions au fonds ne suffiront plus à répondre au besoin en unités de conformité. Le besoin serait de 0,7 million d’unités de conformité issues de technologies émergentes. On estime que les unités de conformité de ces technologies augmenteraient progressivement pour atteindre un maximum de 1,6 million en 2030 pour ensuite diminuer d’année en année jusqu’en 2033, période où elles ne seront plus nécessaires, car elles seront remplacées par la hausse des unités de conformité prévues dans le scénario de référence provenant du changement de combustibles par l’utilisateur final et en raison de l’exigence constante de réduction annuelle de l’IC. Ainsi, les coûts différentiels et les réductions différentielles de GES suivent la même tendance. Les incidences différentielles des technologies émergentes sont présentées au tableau 14 pour la période 2021-2040.

**Tableau 14 : Coûts différentiels et réductions différentielles des GES par les technologies émergentes**

Nota : L’addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l’arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Coûts (millions de dollars)</b>	0	457	392	363	1 213

<sup>79</sup> Nous définissons les technologies « mûres » comme celles dont les principes scientifiques sont bien compris et qui sont en usage depuis assez longtemps pour que leur développement ait permis d’éliminer ou de réduire le plus gros de leur passif et de leurs problèmes initiaux.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>GHG reductions (Mt CO<sub>2</sub>e)</b>	0	1.8	1.6	1.5	4.9

The CI reduction requirements after 2030 will be subject to a review of the proposed Regulations and potential future amendments.

#### Impacts on air quality

Some of the representative pathways are expected to result in changes to the levels of air pollutants, which would therefore result in changes to air quality. Air pollutants are substances that affect human health and the environment (such as ground level ozone, particulate matter, and acid rain).<sup>80</sup> Air pollutants can be grouped into four different categories: criteria air contaminants and related pollutants (e.g. ozone, particulate matter, sulphur oxides, nitrogen oxides, volatile organic compounds, etc.), persistent organic pollutants (e.g. dioxins and furans), heavy metals (e.g. mercury), and toxics (e.g. benzene). These air pollutants are all different. They differ in their chemical composition, reaction properties, emission sources, how long they last in the environment before breaking down, their ability to move long or short distances, and their eventual impacts.<sup>81</sup>

The likely impact on air pollutant emissions from Compliance Category 1 is unknown, and has not been assessed. However, these impacts are likely to be minimal. Air pollutant emissions from gasoline vehicles and engines are already regulated to a significant extent under existing regulations such as the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*, which limit the sulphur content of gasoline.<sup>82</sup> Refining sector emissions are also regulated through the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Volatile Organic Compounds (Petroleum Sector)*.<sup>83</sup> In addition, given the flexibility of the proposed Regulations in regard to the choice of compliance pathway, it is unknown where, and by how much, air pollutant emissions would change.

The impact of the proposed Regulations on air quality due to blending low-carbon fuels is also expected to be

<sup>80</sup> For more information, refer to [ECCC's website on Air Quality](#).

<sup>81</sup> For more information, refer to [ECCC's website on Air Pollutants Overview](#).

<sup>82</sup> For more information on air pollutant emissions regulations and measures, refer to [Canada's Air Pollutant Emissions Inventory Report: 2020](#).

<sup>83</sup> *Regulations Respecting Reduction in the Release of Volatile Organic Compounds (Petroleum Sector)*.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Réductions des GES (Mt d'éq. CO<sub>2</sub>)</b>	0	1,8	1,6	1,5	4,9

Les exigences de réduction de l'IC après 2030 seront soumises à un examen du projet de règlement et à d'éventuelles modifications.

#### Incidences sur la qualité de l'air

Selon nos prévisions, certaines des voies représentatives changeraient les concentrations de polluants atmosphériques et donc la qualité de l'air. Ces polluants sont des substances qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement (ozone troposphérique, particules fines, pluies acides, etc.).<sup>80</sup> Ils se classent dans quatre catégories : principaux contaminants atmosphériques (ozone, particules fines, oxydes de soufre et d'azote, composés organiques volatils, etc.), polluants organiques persistants (dioxines et furanes, par exemple), métaux lourds (mercure, par exemple) et substances toxiques (benzène, par exemple). Ces polluants atmosphériques sont tous différents dans leur composition chimique, leurs propriétés réactives, leurs sources d'émissions, la durée de leur séjour dans l'environnement avant dégradation, leur capacité de se déplacer sur de grandes ou de petites distances et leurs effets éventuels.<sup>81</sup>

L'impact probable sur les émissions de polluants atmosphériques de la catégorie de conformité 1 est inconnu et n'a pas été évalué. Cependant, ces impacts seront probablement minimes. Les émissions de polluants atmosphériques des véhicules et des moteurs à essence sont déjà réglementées dans une large mesure par les dispositions en place comme le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, qui limite la teneur en soufre de l'essence<sup>82</sup>. Les émissions du secteur du raffinage sont réglementées par le *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*.<sup>83</sup> Ajoutons que, avec la souplesse du présent projet de règlement pour le choix de la voie de conformité, nous ignorons où et dans quelle mesure les émissions de polluants atmosphériques changeraient.

Les incidences du projet de règlement sur la qualité de l'air par les mélanges de combustibles à faible IC seraient

<sup>80</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter le [site Web d'ECCC sur la qualité de l'air](#).

<sup>81</sup> Pour plus de renseignements, veuillez consulter le [site Web d'ECCC Aperçu des polluants atmosphériques](#).

<sup>82</sup> Pour plus de renseignements sur les règlements et les mesures visant les émissions de polluants atmosphériques, veuillez consulter le [Rapport de l'Inventaire des émissions de polluants atmosphériques du Canada: 2020](#).

<sup>83</sup> *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*.

minimal. A previous risk assessment conducted by Health Canada on the health risks and benefits associated with the use of ethanol-blended gasoline compared to unblended gasoline indicated that increasing the use of E10 fuel in Canada would result in a possibly negligible decrease in the number of adverse health effect incidents.<sup>84</sup> This decrease would result from a reduction in ambient air concentrations of select pollutants resulting from E10 fuel use. In general, there were no substantial differences in predicted health effects between the conventional gasoline baseline and E10 fuel scenarios. No further study was conducted to evaluate ethanol blends up to E15.

In addition, previous analyses by Health Canada indicated that the use of B5 or B20 nationally is expected to result in minimal air quality and health benefits/risks, and these are likely to diminish over time.<sup>85</sup> Although substantial modelling and data limitations remain, the current available evidence suggests that the incremental health impacts associated with the widespread use of low-level biodiesel blends in Canada, as compared to the use of diesel, are expected to be minimal. Currently, there is limited information regarding the air quality impacts associated with increased HDRD blending in diesel.

### *Summary of credits created*

Early credit creation starts at the end of 2021 when the Department is targeting completion of the final Regulations and publication in the *Canada Gazette*, Part II, subject to Governor in Council approval. Early action credits are created for baseline actions (e.g. low-carbon fuels supplied for federal/provincial blending mandates, end-use fuel switching) for up to six months before the coming into force date in 2022 of the proposed Regulations. Credit creation from baseline pathways plus banked credits from previous years are sufficient to fulfill the credit requirement and result in an accumulation of banked credits for the first few years that the proposed Regulations are in force (2021–2025). Credit estimates between 2021 and 2025 are presented in Table 15.

également minimales. Une évaluation de risques a déjà été réalisée par Santé Canada qui portaient sur les risques et les avantages de l'utilisation d'essence à teneur en éthanol par rapport à l'essence pure. Cette étude a indiqué qu'une augmentation de la consommation de carburant E10 au Canada se traduirait par une diminution peut-être négligeable du nombre d'incidents à effets néfastes sur la santé<sup>84</sup>. La diminution tiendrait à de moindres concentrations dans l'air ambiant de certains polluants par suite de cette consommation. Il n'y aurait généralement pas de différences appréciables d'effets prévus sur la santé entre les scénarios de l'essence ordinaire et de l'essence E10. Aucune autre étude n'a évalué les teneurs de l'essence en éthanol atteignant E15.

De plus, des analyses antérieures de Santé Canada indiquent qu'une teneur en biodiesel de B5 ou B20 devrait se traduire à l'échelle du pays par des avantages et des risques minimales pour la qualité de l'air et la santé et que les effets en question devraient s'amenuiser avec le temps<sup>85</sup>. Même si la modélisation et les données demeurent largement limitées, les données actuellement disponibles au sujet des effets différentiels sur la santé permettent de s'attendre à ce que ces effets soient négligeables avec la généralisation au Canada des mélanges à faible teneur en biodiesel par rapport au diesel ordinaire. À l'heure actuelle, il y a peu de renseignements disponibles à propos des répercussions sur la qualité de l'air de l'augmentation de la teneur du diesel en DRPH.

### *Résumé de la création des unités de conformité*

La création anticipée d'unités de conformité débute à la fin de 2021, lorsque le Ministère vise l'achèvement de la version définitive du règlement et la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, sous réserve de l'approbation de la gouverneure en conseil. Cette création d'unités se fait d'abord en fonction des mesures prévues dans le scénario de référence (fourniture de combustibles à faible IC pour le respect des exigences fédérales et provinciales en matière de mélange, changement de combustibles par l'utilisateur final, etc.) pour une période de six mois précédant l'entrée en vigueur des exigences de réduction en 2022. La création d'unités de conformité provenant des mesures prévues dans le scénario de référence et les unités de conformité accumulées des années précédentes sont suffisantes pour combler le besoin en unités de conformité et accumuler des unités durant les premières années d'application du projet de règlement (2021-2025). Le tableau 15 présente les estimations des unités de conformité de 2021 à 2025.

<sup>84</sup> Health Canada study (2010) on the [Health Risks and Benefits Associated with the Use of 10% Ethanol-blended Gasoline in Canada](#).

<sup>85</sup> Health Canada study (2012) on the [Human Health Risk Assessment for Biodiesel Production, Distribution and Use in Canada](#).

<sup>84</sup> Étude de Santé Canada (2010) [Risques et bénéfices pour la santé liés à l'usage d'essence contenant 10 % d'éthanol au Canada](#).

<sup>85</sup> Étude de Santé Canada (2012) [Évaluation des risques pour la santé humaine liés à la production, à la distribution et à l'utilisation du biodiesel au Canada](#).



**Table 15: Credit estimates between 2021 and 2025 (millions)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Baseline credits</b>	0.8	11.7	10.4	10.5	10.7
<b>Banked credits</b>	0	0.8	8.8	9.7	7.6
<b>Incremental credits</b>	0	0	0	0	0
<b>Fund</b>	0	0	0	0	0
<b>Credits created and banked</b>	0.8	12.6	19.2	20.2	18.3
<b>Credits required</b>	(0)	(3.8)	(9.6)	(12.6)	(15.6)
<b>Net credits</b>	0.8	8.8	9.7	7.6	2.7

In 2026, credits from baseline pathways and banked credits are estimated to no longer be sufficient to fulfill the credit requirement. As a result, it is estimated that incremental actions (e.g. CCS, blending low-carbon fuels) would be required starting in 2026. It is estimated that 2027 is the last year in which banked credits are used and the first year in which the fund is accessed. In 2028, it is estimated that credits from emerging technologies would be required to fulfill the credit requirement. By 2030, the proposed Regulations reach full stringency at 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ and blending of low-carbon fuels would be used to the assumed blend rates (15% for ethanol, 5% for biodiesel and 6% for HDRD). The fund would also be accessed to the regulatory limit of 10% and emerging technology credits would be needed to meet the credit requirement. Credit estimates between 2026 and 2030 are presented in Table 16.

**Tableau 15 : Estimations des unités de conformité de 2021 à 2025 (millions)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Unités de conformité prévues dans le scénario de référence</b>	0,8	11,7	10,4	10,5	10,7
<b>Unités de conformité accumulées</b>	0	0,8	8,8	9,7	7,6
<b>Unités de conformité supplémentaires</b>	0	0	0	0	0
<b>Fonds aux fins de conformité</b>	0	0	0	0	0
<b>Unités de conformité créées et accumulées</b>	0,8	12,6	19,2	20,2	18,3
<b>Unités de conformité requises</b>	(0)	(3,8)	(9,6)	(12,6)	(15,6)
<b>Unités de conformité nettes</b>	0,8	8,8	9,7	7,6	2,7

En 2026, les unités de conformité des voies prévues dans le scénario de référence et les unités de conformité accumulées ne seraient plus suffisantes pour combler le besoin en unités de conformité. Nous estimons, par conséquent, que des mesures supplémentaires (captage et stockage du carbone, mélanges de combustibles faibles en carbone) seraient nécessaires à partir de 2026. On estime que 2027 serait la dernière année où les unités de conformité accumulées seraient utilisées et la première année où le fonds serait utilisé. On estime que, en 2028, il faudrait des unités de conformité issues des technologies émergentes pour répondre au besoin en unités de conformité. En 2030, le projet de règlement atteint le niveau le plus élevé des exigences à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ et les teneurs prévues en combustibles à faible IC sont atteintes (15 % pour l'éthanol, 5 % pour le biodiesel et 6 % pour le DRPH). Le fonds serait également exploité à la limite réglementaire de 10 % et les unités de conformité des technologies émergentes seraient nécessaires pour répondre au besoin en unités de conformité. Le tableau 16 présente les estimations des unités de conformité de 2026 à 2030.

**Table 16: Credit estimates between 2026 and 2030 (millions)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Baseline credits</b>	10.9	11.0	11.2	11.3	11.4
<b>Banked credits</b>	2.7	0.6	0	0	0
<b>Incremental credits</b>	5.5	7.7	10.0	12.0	14.0
<b>Fund</b>	0	1.8	2.4	2.6	2.8
<b>Credits created and banked</b>	<b>19.1</b>	<b>21.1</b>	<b>23.6</b>	<b>25.9</b>	<b>28.2</b>
<b>Credits required</b>	<b>(18.5)</b>	<b>(21.1)</b>	<b>(23.6)</b>	<b>(25.9)</b>	<b>(28.2)</b>
<b>Net credits</b>	<b>0.6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

The estimated trend in total credits created between 2031 and 2040 remains relatively flat after 2030. However, as the credit requirement remains constant at 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ, credits from end-use fuel switching are estimated to increase over time, crowding out incremental credits and the fund. As a result, incremental credits decrease from 14.0 million in 2030 to 12.5 million in 2040 and the fund decreases from 2.8 million in 2030 to zero in 2040. Credit estimates by compliance category between 2021 and 2040 are presented in Figure 5.

**Tableau 16 : Estimations des unités de conformité de 2026 à 2030 (millions)**

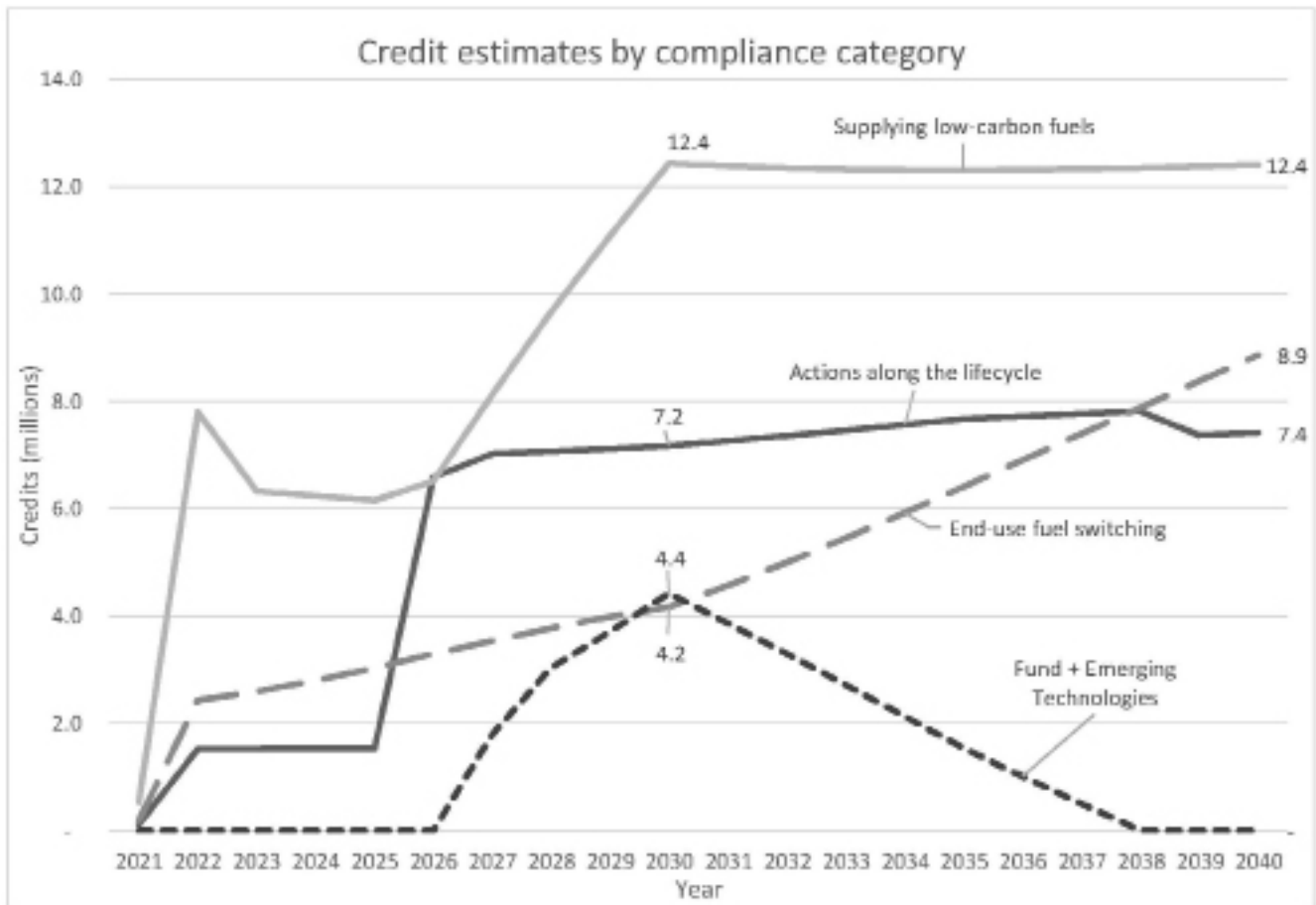
Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Unités de conformité prévues dans le scénario de référence</b>	10,9	11,0	11,2	11,3	11,4
<b>Unités de conformité accumulées</b>	2,7	0,6	0	0	0
<b>Unités de conformité supplémentaires</b>	5,5	7,7	10,0	12,0	14,0
<b>Fonds aux fins de conformité</b>	0	1,8	2,4	2,6	2,8
<b>Unités de conformité créées et accumulées</b>	<b>19,1</b>	<b>21,1</b>	<b>23,6</b>	<b>25,9</b>	<b>28,2</b>
<b>Unités de conformité requises</b>	<b>(18,5)</b>	<b>(21,1)</b>	<b>(23,6)</b>	<b>(25,9)</b>	<b>(28,2)</b>
<b>Unités de conformité nettes</b>	<b>0,6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

La courbe tendancielle estimée des unités de conformité totales créées de 2031 à 2040 demeure relativement plate après 2030. Selon les estimations cependant, comme le besoin en unités de conformité est constant à 12 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ, les unités de conformité provenant de changement de combustibles par l'utilisateur final augmentent avec le temps pour remplacer les unités de conformité supplémentaires et le fonds. Ainsi, les unités de conformité supplémentaires passent de 14,0 à 12,5 millions de 2030 à 2040 et le fonds, de 2,8 millions à zéro pendant la même période. La figure 5 présente les estimations des unités de conformité par catégorie de conformité entre 2021 et 2040.

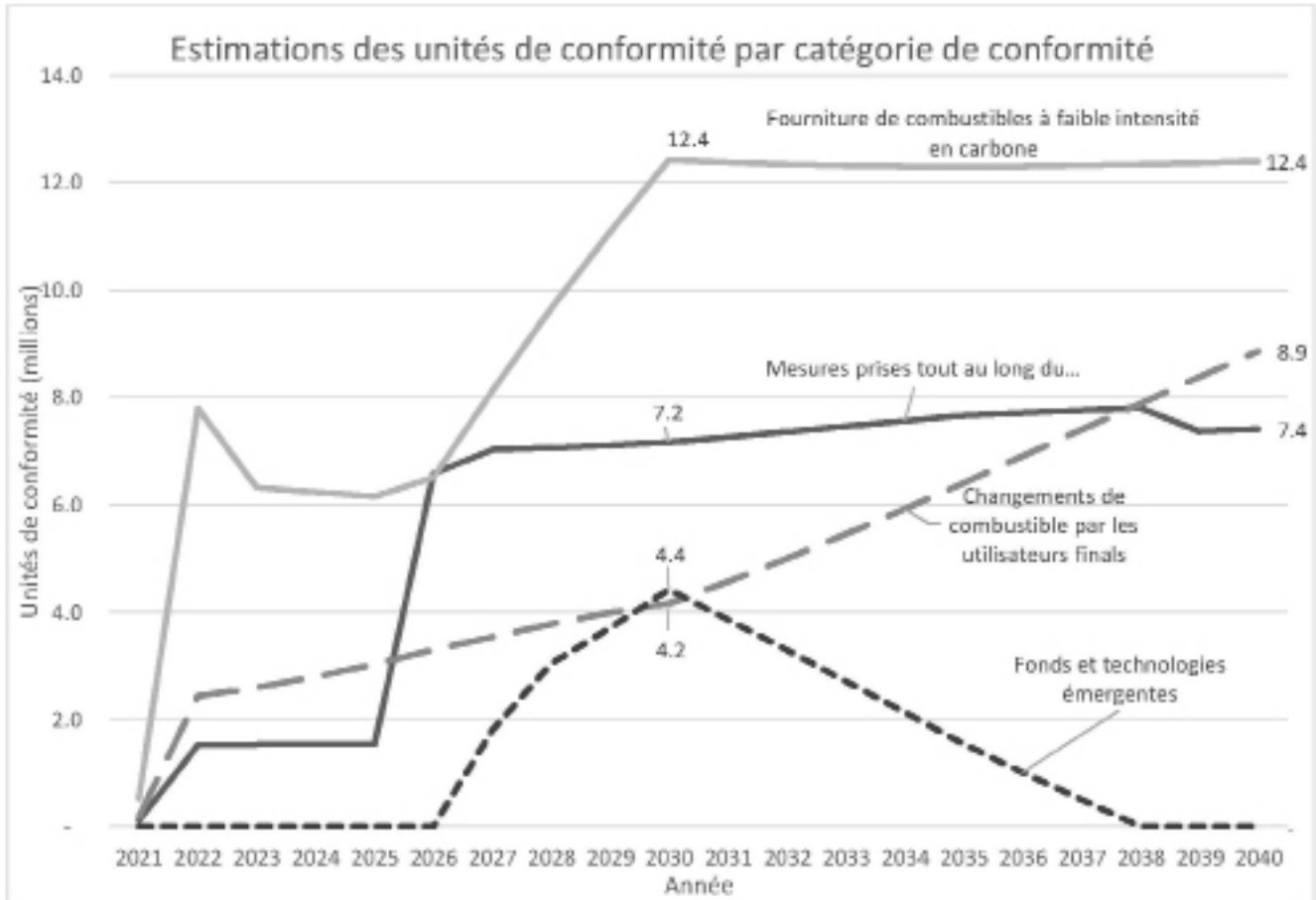
**Figure 5: Credit estimates by compliance category, 2021–2040 (millions)**

Note: Credit estimates for supplying low-carbon fuels peak in 2022 due to the one-time roll-over of credits from the RFR, estimated at 1.4 million (as presented to stakeholders in the June 2020 consultations).



**Figure 5 : Estimations des unités de conformité par catégorie de conformité, 2021-2040 (millions)**

Nota : Les estimations des unités de conformité pour la fourniture de combustibles à faible IC atteignent un sommet en 2022 à cause du transfert unique de 1,4 million d'unités de conformité du *Règlement sur les carburants renouvelables* selon les estimations (tel qu'il a été présenté aux intervenants lors des consultations en juin 2020).



### Summary of benefits

The proposed Regulations would reduce GHG emissions that would otherwise be emitted into the atmosphere. It is estimated that the proposed Regulations would result in 221 Mt of cumulative GHG emission reductions that are attributable and measurable over the time frame of this analysis, as shown in Table 17 below.

End-use fuel switching could work in combination with other policies to further incentivize EV uptake but is not likely to result in measurable reductions attributable to the proposed Regulations alone. In addition, by law, the fund would be required to invest in GHG emission reductions. However, there is uncertainty as to the timing, magnitude and incrementality of the reductions attributable to the fund. There is also uncertainty regarding the potential for actions taken throughout the fuel lifecycle and from potential emerging technologies. Uncertainty regarding the impacts of attribution assumptions have been assessed in a sensitivity analysis (see section on *Uncertainty of impact estimates*).

It is estimated that the proposed Regulations would not result in incremental GHG emission reductions until 2026 since industry compliance is expected to be achieved by using credits from actions that would have occurred in the baseline between 2021 and 2025 (see section above on *summary of credits created*). Incremental GHG emission reductions peak in 2030 at about 17.5 Mt and are estimated to gradually decline each year after as the CI reduction requirements remain constant after 2030 and credits from end-use fuel switching uptake crowd out the need to use credits from incremental pathways. The CI reduction requirements after 2030 are subject to a review of the proposed Regulations and potential future amendments.

**Table 17: Incremental GHG emission reductions by compliance category (Mt CO<sub>2</sub>e)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Actions along the lifecycle</b>	0	21.8	5.7	60.0	87.4
<b>Supplying low-carbon fuels</b>	0	16.7	10.3	101.3	128.2
<b>Emerging technologies</b>	0	1.8	1.6	1.5	4.9

### Résumé des avantages

Le projet de règlement réduirait les émissions de GES qui seraient normalement rejetées dans l'atmosphère. Les réductions d'émissions de GES cumulatives sont estimées à 221 Mt d'émissions de GES qui seraient attribuables au projet de règlement et quantifiables dans la période visée par cette analyse, comme on peut le voir au tableau 17 plus loin.

La voie du changement de combustibles par l'utilisateur final pourrait, en combinaison avec d'autres politiques, favoriser encore plus l'adoption des véhicules électriques, mais sans qu'il y ait de réductions quantifiables qui soient attribuables au projet de règlement seul. De plus, par la loi, il serait exigé que le fonds investit dans la réduction des émissions de GES. Une certaine incertitude subsiste néanmoins au sujet du moment, de l'ordre de grandeur et du caractère différentiel des réductions attribuables au fonds. La même incertitude existe quant aux effets possibles des mesures prises le long du cycle de vie des combustibles et des éventuelles technologies émergentes. Les incertitudes quant à l'incidence des hypothèses d'attribution ont été évaluées dans une analyse de sensibilité (voir la section sur *l'incertitude des estimations d'impact*).

On estime que le projet de règlement n'apporterait pas avant 2026 de réductions différentielles des émissions de GES, puisque l'industrie devrait se conformer par l'utilisation des unités de conformité obtenues par les mesures prévues dans le scénario de référence entre 2021 et 2025 (voir la section plus haut qui *résume les unités de conformité créées*). Les réductions des émissions de GES sont les plus élevées en 2030 à environ 17,5 Mt. Selon les estimations, les réductions diminuent progressivement chaque année par la suite, car les exigences de réduction de l'IC sont constantes après 2030 et les unités de conformité provenant du changement de combustibles par l'utilisateur final remplacent les unités de conformité provenant de voies supplémentaires. Les exigences de réduction de l'IC après 2030 seront soumises à un examen du projet de règlement et à d'éventuelles modifications du régime.

**Tableau 17 : Réductions différentielles des émissions de GES par catégorie de conformité (Mt d'éq. CO<sub>2</sub>)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Mesures le long du cycle de vie</b>	0	21,8	5,7	60,0	87,4
<b>Fourniture de combustibles faibles en carbone</b>	0	16,7	10,3	101,3	128,2
<b>Technologies émergentes</b>	0	1,8	1,6	1,5	4,9

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Total GHG reductions</b>	0	40.3	17.5	162.8	220.6

As noted in the analysis of the methane conservation pathway (Compliance Category 1), it is estimated that there would be conservation of approximately 173 PJ of natural gas over the time frame of analysis due to methane conservation actions attributable to the proposed Regulations, valued at \$898 million. The proposed Regulations are also expected to generate fund assets to government estimated at \$5,470 million between 2021 and 2040. Table 18 presents benefits from conserved gas and the fund over the time frame of analysis.

**Table 18: Benefits from conserved gas and fund contributions**

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Conserved gas (PJ)</b>	0	38	12	124	173
<b>Value of conserved gas (millions \$)</b>	0	126	37	735	898
<b>Fund assets (millions \$)</b>	0	1,753	693	3,025	5,470

Methane conservation actions and the fund are representative pathways used for modelling purposes. In reality, stakeholders may not necessarily choose these pathways in order to comply. As such, it is possible that these benefits are not realized. If the fund is selected, it would create assets that would be used to invest in projects that further reduce GHG emissions. The specific projects that would receive support in the future from the fund are unknown at this time. Without information on project parameters, it is not possible to estimate GHG emission reductions. Therefore, quantification of GHG emission reductions from the fund is beyond the scope of this analysis. However, given that the fund would be required to deliver real, short-term, traceable reductions, it is expected to contribute to the objective of the proposed Regulations to achieve up to 23 Mt of GHG reductions.

#### Summary of industry compliance costs

It is expected that credits would be created under the proposed Regulations for activities that would have otherwise occurred in the baseline scenario. As such, not all of the costs would be attributable to the proposed Regulations. Incremental compliance costs are estimated at \$26.9 billion and compliance cost savings are estimated at \$39.2 million. Net compliance costs attributable to the

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Réductions totales des GES</b>	0	40,3	17,5	162,8	220,6

Comme il est indiqué dans l'analyse de la voie de la conservation du méthane (catégorie de conformité 1), on estime qu'il y aurait une conservation d'environ 173 PJ de gaz naturel pendant la période d'analyse à cause des mesures de conservation du méthane attribuables au projet de règlement pour une valeur monétaire de 898 M\$. Le projet de règlement devrait aussi générer des capitaux dans le fonds à une valeur estimée à 5 470 M\$ pour le gouvernement entre 2021 et 2040. Le tableau 18 présente les avantages de la conservation du gaz et du fonds pendant la période visée par l'analyse.

**Tableau 18 : Avantages par la conservation du gaz et les contributions au fonds**

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Conservation du gaz (PJ)</b>	0	38	12	124	173
<b>Valeur du gaz conservé (M\$)</b>	0	126	37	735	898
<b>Capitaux du fonds (M\$)</b>	0	1 753	693	3 025	5 470

Les mesures de conservation du méthane et le fonds sont les voies représentatives retenues à des fins de modélisation. En réalité, les intervenants ne choisiront pas nécessairement ces voies pour se conformer. Il est possible que les avantages prévus ne se réalisent pas. Si le fonds est choisi, des capitaux seraient créés pour investir dans des projets permettant de réduire davantage les émissions de GES. Nous ignorons pour l'instant quels projets bien précis recevraient le soutien du fonds. Sans renseignements sur les paramètres des projets, il est impossible d'estimer les réductions différentielles d'émissions de GES. La quantification des réductions d'émissions générées par le fonds dépasse le cadre de cette analyse, mais comme ce même fonds serait là pour créer des réductions réelles, à court terme et traçables, il devrait contribuer à la réalisation de l'objectif du projet de règlement qui est de réduire les émissions de GES de jus qu'à 23 Mt.

#### Résumé des coûts de conformité de l'industrie

On prévoit que des unités de conformité pourraient être créées avec le projet de règlement pour des activités qui auraient normalement eu lieu dans le cadre du scénario de référence. Ainsi, les coûts ne seraient pas tous attribuables au projet de règlement. Les coûts différentiels de conformité sont estimés à 26,9 G\$ et les économies correspondantes à 39,2 M\$. Selon les estimations, les coûts

proposed Regulations are estimated at \$26.9 billion over the period of analysis and are presented in Table 19.

**Table 19: Net compliance costs (millions of dollars)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Compliance costs</b>	5,435	6,055	2,242	13,211	26,943
<b>Compliance cost savings</b>	0	12	3	24	39
<b>Net compliance costs</b>	<b>5,435</b>	<b>6,043</b>	<b>2,240</b>	<b>13,187</b>	<b>26,904</b>

The proposed Regulations result in incremental compliance costs in 2024 because most of the compliance pathways require upfront capital investments and lead time for projects to become operational. Early action credits and a low stringency in the early years of the proposed Regulations allow time for a buildup of banked credits from baseline activities (such as credits from low-carbon fuels supplied under the RFR). This accumulation of banked credits in the early years is expected to provide firms with enough lead time to make capital investments in projects required by 2030, when the proposed Regulations reach full stringency. As a result, operating costs are not incurred until 2026 since industry compliance is expected to be achieved by using banked credits from baseline actions between 2021 and 2025 (see section above on *summary credits created*). Net operating costs increase gradually from 2026 to 2029, reaching their peak in 2030 (at \$2,096 million). Net operating costs gradually decline between 2031 and 2040 due to more credits from baseline end-use fuel switching uptake that reduces the need to use credits from incremental pathways. Estimates of net compliance costs by compliance category are shown in Table 20.

différentiels de conformité attribuables au projet de règlement seraient de 26,9 G\$ pendant la période visée par l'analyse. Ces coûts et économies sont présentés au tableau 19 qui suit.

**Tableau 19 : Coûts nets de conformité (millions de dollars)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Coûts de conformité</b>	5 435	6 055	2 242	13 211	26 943
<b>Économies de conformité</b>	0	12	3	24	39
<b>Coûts nets de conformité</b>	<b>5 435</b>	<b>6 043</b>	<b>2 240</b>	<b>13 187</b>	<b>26 904</b>

Le projet de règlement engendre des coûts différentiels de conformité en 2024, parce que la plupart des voies de conformité exigent un investissement initial et un certain délai avant que les projets soient opérationnels. La création anticipée des unités de conformité et les exigences peu strictes les premières années du projet de règlement permettent d'accumuler des unités de conformité issues de mesures prévues dans le scénario de référence (par exemple la fourniture de combustibles à faible IC dans le cadre du *Règlement sur les carburants renouvelables*). L'accumulation des unités de conformité les premières années devrait donner assez de temps aux entreprises pour investir dans les projets requis pour 2030 au moment où le projet de règlement aura l'exigence de réduction la plus stricte. Des coûts d'exploitation ne sont donc pas supportés avant 2026, puisque l'industrie se conformera avant en utilisant les unités de conformité accumulées des mesures du scénario de référence entre 2021 et 2025 (voir la section qui précède où est *résumée la création d'unités de conformité*). Les coûts nets d'exploitation augmenteraient progressivement de 2026 à 2029 et atteindraient un sommet en 2030 (à 2 096 M\$). Ils diminuent peu à peu de 2031 à 2040 à cause de l'augmentation du nombre d'unités de conformité issues du changement de combustibles par l'utilisateur final, d'où un moindre besoin d'utiliser les unités de conformité de voies supplémentaires. Le tableau 20 présente les estimations de coûts nets de conformité par catégorie de conformité.

**Table 20: Net compliance costs by compliance category (millions of dollars)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Actions along the lifecycle</b>	3,990	2,357	265	2,243	8,855
<b>Supplying low-carbon fuels</b>	1,445	1,476	889	7,556	11,366
<b>Emerging technologies</b>	0	457	392	363	1,213
<b>Fund payments</b>	0	1,753	693	3,025	5,470
<b>Net compliance costs</b>	<b>5,435</b>	<b>6,043</b>	<b>2,240</b>	<b>13,187</b>	<b>26,904</b>

#### *Industry and government administrative costs to ensure compliance*

The proposed Regulations would require primary suppliers to keep records and submit reports (including a registration report, a compliance report, a refinery and upgrader report, and verification reports). They would also incur costs to submit information on credit creation activities and third-party verification of reports. In addition, primary suppliers and renewable fuel producers and importers who were previously regulated under the *Renewable Fuels Regulations* (RFR) would benefit from some administrative cost savings due to the repeal of the RFR. As a result, net administrative costs to primary suppliers are estimated at \$8.2 million over the time frame of analysis. Administrative cost savings to primary suppliers and renewable fuel producers and importers are estimated at \$5.4 million from 2021 to 2040. As a result, there would be total net administrative costs to industry estimated at \$2.8 million between 2021 and 2040.<sup>86</sup>

The Department would incur opportunity costs to enforce and administer the proposed Regulations. With respect to enforcement costs, it is expected that there would be costs required for the hire and training of new enforcement officers, training for current enforcement officers, costs for

<sup>86</sup> In the “One-for-one rule” section of the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS), these costs are also annualized at \$302,700 in 2012 dollars over a 10-year period (2021 to 2031) using a 7% discount rate as per the [Red Tape Reduction Regulations](#).

**Tableau 20 : Coûts nets de conformité par catégorie de conformité (millions de dollars)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Mesures le long du cycle de vie</b>	3 990	2 357	265	2 243	8 855
<b>Fourniture de combustibles faibles en carbone</b>	1 445	1 476	889	7 556	11 366
<b>Technologies émergentes</b>	0	457	392	363	1 213
<b>Paiements au fonds</b>	0	1 753	693	3 025	5 470
<b>Coûts nets de conformité</b>	<b>5 435</b>	<b>6 043</b>	<b>2 240</b>	<b>13 187</b>	<b>26 904</b>

#### *Coûts administratifs de conformité du gouvernement et de l'industrie*

Le projet de règlement obligerait les fournisseurs principaux à tenir des registres et à présenter des rapports (rapport d'enregistrement, rapport de conformité, rapport sur les raffineries et les usines de valorisation, rapport sur la vérification, etc.). Ces fournisseurs devraient également supporter des coûts pour déclarer des renseignements sur les activités de création d'unités de conformité et en vérification de rapports par des tiers. De plus, les fournisseurs principaux et les producteurs et importateurs de combustibles renouvelables qui étaient préalablement réglementés dans le cadre du *Règlement sur les carburants renouvelables* (RCR) bénéficieraient de certaines économies administratives annuelles en raison de l'abrogation du RCR. Par conséquent, les coûts administratifs nets pour les fournisseurs principaux sont estimés à 8,2 millions de dollars sur la période d'analyse. Les économies de coûts administratifs pour les fournisseurs principaux et les producteurs et importateurs de carburants renouvelables sont estimées à 5,4 millions de dollars de 2021 à 2040. Ainsi, les coûts totaux administratifs nets pour l'industrie peuvent être estimés à 2,8 M\$ pour la période 2021-2040<sup>86</sup>.

Le Ministère engagerait des coûts d'opportunité pour faire appliquer et administrer le projet de règlement. En matière d'exécution, des coûts seraient à prévoir pour le recrutement et la formation de nouveaux agents d'application de la loi, pour le perfectionnement du personnel

<sup>86</sup> À la section « Règle du “un pour un” » du résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), ces mêmes coûts sont actualisés en dollars de 2012 sur 10 ans (de 2021 à 2031) à un taux de 7% conforme au [Règlement sur la réduction de la paperasse](#).



equipment, and costs for inspections. In total, enforcement costs are estimated at \$9.7 million between 2021 and 2040.

Program implementation opportunity costs include the hiring and training of new full-time employees, training and equipment, policy analysis, data collection and analysis, verification and validation of third-party verifiers, compliance promotion, as well as reporting and information management. The Department would also incur administrative costs related to the design and development of a credit transaction system, the Fuel Lifecycle Assessment Model, and the electronic reporting system. Resources would also be required in order to operate the credit transaction system, verify compliance pathways, as well as to update these tools and systems. In total, program costs for the proposed Regulations are expected to be about \$75.0 million between 2021 and 2040.

**Table 21: Administrative costs for industry and Government (millions of dollars)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Industry administrative costs</b>	2.7	1.7	0.4	3.4	8.2
<b>Industry administrative cost savings</b>	(1.2)	(1.3)	(0.3)	(2.6)	(5.4)
<b>Government administrative costs</b>	27.3	17.9	4.1	35.4	84.7
<b>Net administrative costs</b>	28.7	18.3	4.2	36.2	87.5

Total net industry administrative costs are estimated at \$2.8 million between 2021 and 2040, and total government administrative costs to implement and enforce the proposed Regulations are estimated at \$84.7 million over the time frame of analysis. Total administrative costs to industry and government necessary to ensure compliance with the proposed Regulations are estimated to be \$87.5 million between 2021 and 2040.

#### *Break-even analysis of central case results*

Between 2021 and 2040, the proposed Regulations are estimated to result in GHG emission reductions of 221 Mt at a cumulative cost of \$27.0 billion to industry and government and a cost of \$20.6 billion to society over the time

d'exécution en place et pour l'équipement et les inspections. Nous estimons que les coûts d'exécution seront de 9,7 M\$ au total entre 2021 et 2040.

Les coûts d'opportunité de mise en œuvre de programme visent le recrutement et la formation de nouveaux employés à plein temps, la formation et le matériel, l'analyse des politiques, la collecte des données, l'analyse, la vérification et la validation par des tiers vérificateurs, la promotion de la conformité, la production de rapports et la gestion de l'information. Le Ministère devrait aussi prendre en charge les coûts administratifs de la conception et de la mise en place d'un système de transactions de cession d'unités de conformité, vérifier les voies de conformité et mettre à jour les outils et les systèmes en question. Nous prévoyons que, dans l'ensemble, les coûts de programme pour le projet de règlement seront d'environ 75,0 M\$ de 2021 à 2040.

**Tableau 21 : Coûts administratifs pour l'industrie et le gouvernement (millions de dollars)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Coûts administratifs de l'industrie</b>	2,7	1,7	0,4	3,4	8,2
<b>Économies administratives de l'industrie</b>	(1,2)	(1,3)	(0,3)	(2,6)	(5,4)
<b>Coûts administratifs du gouvernement</b>	27,3	17,9	4,1	35,4	84,7
<b>Coûts administratifs nets</b>	28,7	18,3	4,2	36,2	87,5

Les coûts totaux administratifs nets encourus par l'industrie sont estimés à 2,8 millions de dollars entre 2021 et 2040, et les coûts totaux administratifs encourus par le gouvernement pour mettre en œuvre et appliquer le projet de règlement sont estimés à 84,7 millions de dollars sur la période de l'analyse. On estime à 87,5 M\$ pendant la période 2021-2040 les coûts totaux administratifs encourus par l'industrie et le gouvernement pour veiller à la conformité avec le projet de règlement.

#### *Analyse de seuil de rentabilité des résultats de l'estimation centrale*

On estime que, de 2021 à 2040, le projet de règlement réduirait les émissions de GES de 221 Mt à des coûts cumulatifs de 27,0 G\$ pour l'industrie et le gouvernement et de 20,6 G\$ pour la société sur la période visée par

frame of analysis. Table 22 presents a summary of central case impacts.

**Table 22: Central case impacts (millions of dollars)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to the present value using a 3% discount rate.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Credit creation costs</b>	5,435	4,303	1,549	10,186	21,473
<b>Fund payment costs</b>	0	1,753	693	3,025	5,470
<b>Administrative costs</b>	30	20	5	39	93
<b>Value of conserved gas benefits</b>	(0)	(126)	(37)	(735)	(898)
<b>Credit creation cost savings</b>	(0)	(12)	(3)	(24)	(39)
<b>Fund asset benefits</b>	(0)	(1,753)	(693)	(3,025)	(5,470)
<b>Administrative cost savings</b>	(1)	(1)	(0)	(3)	(6)
<b>Net costs</b>	<b>5,463</b>	<b>4,183</b>	<b>1,513</b>	<b>9,463</b>	<b>20,623</b>
<b>GHG emission reductions (Mt)</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>18</b>	<b>163</b>	<b>221</b>

To obtain the cost per tonne estimate of the proposed Regulations, costs to industry and government are divided by the amount of the GHG emissions reduced between 2021 and 2040. To obtain the net cost per tonne estimate of the proposed Regulations, costs to industry and government less benefits to society are divided by the amount of the GHG emissions reduced between 2021 and 2040. In this analysis, only the monetized costs are discounted. The GHG emission reductions are left undiscounted. The analysis was done this way to show what the costs of the proposed Regulations would be to achieve the estimated amount of GHG emission reductions in their physical form. Therefore, the anticipated GHG emission reductions would be achieved at an estimated cost per tonne of \$123 and a net cost per tonne of \$94 (see Table 23).

l'analyse. Le tableau 22 résume les incidences de l'estimation centrale.

**Tableau 22 : Incidences de l'estimation centrale (millions de dollars)**

Nota : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Coûts liés à la création des unités de conformité</b>	5 435	4 303	1 549	10 186	21 473
<b>Coûts liés aux paiements du fonds</b>	0	1 753	693	3 025	5 470
<b>Coûts administratifs</b>	30	20	5	39	93
<b>Valeur des avantages de la conservation du gaz</b>	(0)	(126)	(37)	(735)	(898)
<b>Économies liées à la création d'unités de conformité</b>	(0)	(12)	(3)	(24)	(39)
<b>Avantages liés aux du fonds</b>	(0)	(1 753)	(693)	(3 025)	(5 470)
<b>Économies administratives</b>	(1)	(1)	(0)	(3)	(6)
<b>Coûts nets</b>	<b>5 463</b>	<b>4 183</b>	<b>1 513</b>	<b>9 463</b>	<b>20 623</b>
<b>Réductions des émissions de GES (Mt)</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>18</b>	<b>163</b>	<b>221</b>

Pour estimer le coût par tonne du projet de règlement, on divise les coûts pour l'industrie et le gouvernement par la quantité d'émissions de GES réduites de 2021 à 2040. Pour dégager le coût net par tonne du projet de règlement, on divise les coûts pour l'industrie et le gouvernement moins les avantages par la quantité d'émissions de GES réduites de 2021 à 2040. Dans cette analyse, seules les valeurs monétaires des impacts sont actualisées. Les réductions d'émissions de GES ne sont pas actualisées. L'analyse a été effectuée de cette façon pour montrer quels seraient les coûts du projet de règlement pour atteindre les réductions estimées d'émissions de GES sous leur forme physique. Selon l'analyse, les réductions prévues des émissions se réaliseraient à un coût estimatif par tonne de 123 \$ et à un coût net par tonne de 94 \$ (voir le tableau 23).

**Table 23: Central case cost-effectiveness analysis (2021–2040)**

Note: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to the present value using a 3% discount rate. GHG emission reductions are undiscounted.

	2021–2025	2026–2029	2030	2031–2040	Total
<b>Cost (millions \$)</b>	5,436	6,044	2,240	13,187	26,907
<b>Net cost (millions \$)</b>	5,463	4,183	1,513	9,463	20,623
<b>GHG reductions (Mt CO<sub>2</sub>e)</b>	0	40	18	163	221
<b>Cost per tonne (\$/tCO<sub>2</sub>e)</b>					<b>123</b>
<b>Net cost per tonne (\$/tCO<sub>2</sub>e)</b>					<b>94</b>

As illustrated in *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide* published by TBS, when conducting regulatory analysis, federal departments and agencies must use the social cost of carbon (SCC) to measure the costs and/or benefits associated with changes in CO<sub>2</sub> emissions.<sup>87</sup> The SCC is a monetary measure of the global damage expected from an additional tonne of CO<sub>2</sub> emissions for a given year. The central estimate is currently \$50/tCO<sub>2</sub> (in 2019 dollars).<sup>88</sup>

Generally speaking, for regulations that result in CO<sub>2</sub> emissions or reductions, the SCC is used to measure the quantifiable costs of emitting one tonne of CO<sub>2</sub> for a given year. To calculate the social benefits from CO<sub>2</sub> emission reductions, the annual tonnes of CO<sub>2</sub>e emissions reduced are multiplied by the SCC for each year in question. These monetized benefits are then discounted to present value, using a 3% discount rate, and are summed over the time frame considered for analysis. Since 2016, all federal regulatory analysis involving GHG emissions has relied on SCC values published by the Department. These SCC values are derived from three commonly used peer-reviewed integrated assessment models: the Dynamic Integrated Climate-Economy (DICE) model, the Policy Analysis for the Greenhouse Effect (PAGE) model, and the Climate Framework for Uncertainty, Negotiation and Distribution (FUND) model.

Recent academic literature published by the authors of the DICE model and the PAGE model indicate that the

<sup>87</sup> [Policy on Cost-Benefit Analysis](#)

<sup>88</sup> Further information can be found in the [Technical Update to Environment and Climate Change Canada's Social Cost of Greenhouse Gas Estimates \(PDF\)](#).

**Tableau 23 : Analyse de rentabilité de l'estimation centrale (2021-2040)**

Note : L'addition des chiffres peut ne pas donner le total à cause de l'arrondissement. Les valeurs monétaires sont actualisées à un taux de 3 %. Les réductions des émissions de GHS ne sont pas actualisées.

	2021-2025	2026-2029	2030	2031-2040	Total
<b>Coût (M\$)</b>	5 436	6 044	2 240	13 187	26 907
<b>Coût net (M\$)</b>	5 463	4 183	1 513	9 463	20 623
<b>Réductions des GES (Mt d'éq. CO<sub>2</sub>)</b>	0	40	18	163	221
<b>Coût par tonne (\$/t d'éq. CO<sub>2</sub>)</b>					<b>123</b>
<b>Coût net par tonne (\$/t d'éq. CO<sub>2</sub>)</b>					<b>94</b>

Comme l'illustre le *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada* publié par le SCT, les ministères et organismes fédéraux doivent dans leurs analyses réglementaires se reporter au coût social du carbone (CSC) pour mesurer les coûts et les avantages liés aux changements d'émissions de CO<sub>2</sub>.<sup>87</sup> Le CSC est une mesure monétaire des dommages mondiaux attendus d'une tonne supplémentaire d'émissions de CO<sub>2</sub> dans une année. L'estimation centrale est actuellement de 50 \$/tonne de CO<sub>2</sub> (en dollars de 2019)<sup>88</sup>.

En général, dans le cas des règlements qui engendrent des émissions ou des réductions de CO<sub>2</sub>, le CSC sert à mesurer les coûts quantifiables de l'émission d'une tonne de CO<sub>2</sub> dans une année. Pour calculer les avantages sociaux des réductions des émissions d'éq. CO<sub>2</sub>, nous multiplions le nombre annuel de tonnes de ces réductions par le CSC pour chaque année en question. Les valeurs monétaires des avantages sont actualisées à un taux de 3 % et les valeurs sont additionnées sur la période visée par l'analyse. Depuis 2016, toutes les analyses réglementaires fédérales où des émissions de GES entrent en ligne de compte s'appuient sur les valeurs de CSC que publie le Ministère. Ces valeurs de CSC sont dérivées de trois modèles intégrés d'évaluation révisés par des paires qui sont couramment utilisés : le modèle DICE (Dynamic Integrated Climate-Economy), le modèle PAGE d'analyse des politiques pour l'effet de serre (Policy Analysis for the Greenhouse Effect) et le modèle FUND (Climate Framework for Uncertainty, Negotiation and Distribution).

Des articles universitaires récents publiés par les auteurs des modèles DICE et PAGE indiquent que les itérations

<sup>87</sup> [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#)

<sup>88</sup> Pour obtenir plus de renseignements, veuillez consulter le document [Mise à jour technique des estimations du coût social des gaz à effet de serre réalisées par Environnement et Changement climatique Canada \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

previous iterations of their models that the Department used to develop its 2016 estimate of the SCC are out of date. For example, the SCC estimate in the updated version of the DICE model has more than doubled compared to the iteration on which the Department's current SCC estimate is based. This change is largely due to updates to global population estimates, data revisions to economic activity estimates, and incorporating new research on the carbon cycle.<sup>89</sup> In addition, revisions to the PAGE model, which include climate science updates, economic updates, and novel developments such as incorporating the impact of non-linear Arctic feedbacks on the global climate system and economy, have also resulted in significant increases to its estimate of the SCC.<sup>90</sup>

As a result, the current SCC values used for Canadian regulatory analysis likely underestimate climate change damages to society, and the social benefits of reducing GHG emissions. Therefore, updating the SCC based on the latest climatological and economic evidence would likely result in a higher SCC estimate. The Department is updating its SCC estimate, but results are not yet available.

Given the likelihood that an updated departmental SCC estimate would be considerably higher than its current value, an interim approach is being used for this analysis where the updated SCC estimates from the above literature are considered alongside the Department's current SCC value. This is being done to illustrate a range of plausible values if the Department were to update its SCC estimate based on new versions of the models currently used.

As there is inherent uncertainty concerning avoided climate change damages, a break-even analysis (BEA) has also been conducted to establish a range of benefits that would be needed to offset the monetized costs of the proposed Regulations. This approach is simple and transparent, provides a risk tolerance perspective, and maintains a link between previous and future climate change analyses.

Break-even analysis (BEA) is a technique used to assess how valuable a non-monetized effect would have to be in order to meet or exceed net costs. It is most effective when analysts are particularly uncertain about one key parameter — in this case, the dollar value of social benefits from

précédentes de leurs modèles que le Ministère a utilisées pour déterminer son estimation du CSC de 2016 sont aujourd'hui désuètes. Par exemple, l'estimation du CSC a plus que doublé dans la dernière version du modèle DICE par rapport à l'itération sur laquelle l'estimation actuelle du Ministère est fondée. Ce changement s'explique en grande partie causé par la mise à jour des estimations de la population mondiale, la révision des estimations d'activité économique et de l'intégration de nouvelles recherches sur le cycle du carbone<sup>89</sup>. Il y a aussi eu une révision du modèle PAGE qui comprend une mise à jour des données scientifiques sur le climat, une actualisation des données économiques et des nouveautés comme l'intégration de l'incidence de boucles de réaction à effet non linéaire dans l'Arctique sur le système climatique et économique mondial, ce qui a aussi fait augmenter de façon significative son estimation du CSC<sup>90</sup>.

C'est pourquoi les valeurs actuelles de CSC servant aux analyses réglementaires canadiennes sous-estiment sans doute les dommages du dérèglement climatique pour la société et les avantages sociaux des réductions des émissions de GES. Ainsi, une mise à jour du CSC en fonction des données climatologiques et économiques les plus récentes ferait probablement augmenter l'estimation du CSC. Le Ministère a entrepris cette mise à jour, mais les résultats ne sont pas encore disponibles.

Comme il est probable que l'estimation mise à jour du CSC du Ministère soit considérablement supérieure à sa valeur actuelle du CSC, une approche provisoire est utilisée dans cette analyse où les estimations plus récentes sont considérées en plus des estimations actuelles du Ministère. Cette approche est utilisée pour illustrer une gamme de valeurs plausibles si le Ministère devait mettre à jour son estimation du CSC en fonction des nouvelles versions des modèles actuellement utilisés.

Vu l'incertitude associée aux dommages évités des changements climatiques, une analyse de seuil de rentabilité a été effectuée pour établir la plage des avantages qui seraient nécessaires pour compenser les coûts monétaires du projet de règlement. Cette approche est simple et transparente, adopte une optique de tolérance des risques et maintient le lien entre les analyses passées et futures sur les changements climatiques.

L'analyse de seuil de rentabilité est une technique utilisée pour évaluer quelle doit être la valeur d'un effet non monétaire pour qu'il soit égal ou supérieur aux coûts nets. Elle est très efficace lorsque les analystes ne sont pas certains d'un paramètre clé comme celui de la valeur

<sup>89</sup> Nordhaus, W. D. (2017). [Revisiting the social cost of carbon](#). Proceedings of the National Academy of Sciences, 114(7), 1518-1523.

<sup>90</sup> Yumashev, D., Hope, C., Schaefer, K., Riemann-Campe, K., Iglesias-Suarez, F., Jafarov, E., and Whiteman, G. (2019). [Climate policy implications of nonlinear decline of Arctic land permafrost and other cryosphere elements](#). Nature communications, 10 (1), 1900.

<sup>89</sup> Nordhaus, W. D. (2017). [Revisiting the social cost of carbon \(disponible en anglais seulement\)](#). Proceedings of the National Academy of Sciences, 114(7), 1518-1523.

<sup>90</sup> Yumashev, D., Hope, C., Schaefer, K., Riemann-Campe, K., Iglesias-Suarez, F., Jafarov, E., et Whiteman, G. (2019). [Climate policy implications of nonlinear decline of Arctic land permafrost and other cryosphere elements \(disponible en anglais seulement\)](#). Nature communications, 10 (1), 1900.

GHG emission reductions. In climate change policy, BEA involves determining the minimum carbon value that will allow a given regulation to break even (i.e. to ensure benefits at least equal costs).

For the proposed Regulations, the break-even value was determined by calculating the net cost per tonne of GHG emission reductions. This value is estimated at approximately \$94, as illustrated in Table 23 above. To validate the break-even value, the net cost per tonne of the proposed Regulations was compared to the Department’s central SCC value for the year 2020 and to more recently published SCC estimates in the academic literature from the DICE and PAGE models. Consistent with methodologies used by other jurisdictions, to validate the break-even value, it should fall within a plausible range of similar values.<sup>91</sup> In this instance, the break-even value was compared to a range of SCC values reported in Table 24.

**Table 24: Central case break-even analysis using the net cost per tonne of \$94**

Note: The Department’s central SCC estimate and the updated DICE SCC estimate are discounted to present value, using a real 3% discount rate. The Department’s central SCC estimate is reported in 2019 Canadian dollars using the Canadian GDP Deflator. The DICE and PAGE central estimates are reported in 2019 Canadian dollars using the U.S. GDP Deflator and market exchange rates. The updated PAGE SCC estimate is discounted using equity weighting and pure time preference.<sup>92</sup>

Publication	SCC Estimate	CBA result
The Department’s central SCC estimate for 2020 (2016 Technical Update [PDF])	\$50/tCO <sub>2</sub>	Net cost

<sup>91</sup> Further information on the use of break-even analysis in other jurisdictions can be found in [Guidelines for Preparing Economic Analysis \(PDF\)](#) published by the U.S. Environmental Protection Agency.

<sup>92</sup> Further information on the PAGE discounting method can be found in Anthoff, D., Hepburn, C., and Tol, R. S. (2009). [Equity weighting and the marginal damage costs of climate change. Ecological Economics](#), 68(3), 836-849.

monétaire des avantages pour la société de la réduction des émissions de GES. En ce qui concerne les politiques relatives aux changements climatiques, l’analyse de seuil de rentabilité consiste à établir la valeur minimale du carbone par laquelle un règlement atteindrait le seuil de rentabilité pour veiller à ce que les avantages soient au moins égaux aux coûts.

Pour le projet de règlement, la valeur pour atteindre le seuil de rentabilité a été déterminée en estimant le coût net par tonne de réduction d’émissions de GES. Cette valeur est estimée à environ 94 \$/tonne, telle qu’elle est présentée au tableau 23 ci-dessus. Pour valider cette valeur, le coût net par tonne du projet de règlement a été comparé à la valeur du CSC de l’estimation centrale du Ministère pour 2020 ainsi qu’à des estimations plus récentes publiées dans des articles universitaires qui utilisaient les modèles DICE et PAGE. Conformément aux méthodologies utilisées par d’autres administrations, afin de valider le seuil de rentabilité, la valeur doit se situer dans une plage plausible de valeurs similaires<sup>91</sup>. Dans ce cas, la valeur nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité a été comparée aux valeurs de CSC présentées au tableau 24.

**Tableau 24 : Analyse de seuil de rentabilité de l’estimation centrale avec un coût net par tonne de 94 \$**

Note : L’estimation centrale du CSC du Ministère et l’estimation plus récente du modèle DICE sont actualisées à l’aide d’un taux réel d’actualisation de 3 %. L’estimation centrale du CSC par le Ministère est exprimée en dollars canadiens de 2019 à l’aide du déflateur du PIB canadien. Les estimations récentes des modèles DICE et PAGE sont exprimées en dollars canadiens de 2019 à l’aide du déflateur du PIB américain et du taux de change sur le marché. L’estimation récente du CSC du modèle PAGE est actualisée en utilisant la pondération des capitaux et la préférence pure pour le présent<sup>92</sup>.

Publication	Estimation du CSC	Résultat de l’ACA
Estimation CSC de l’estimation centrale du Ministère pour 2020 (mise à jour technique de 2016 [PDF], disponible en anglais seulement)	50 \$/t CO <sub>2</sub>	Coût net

<sup>91</sup> Plus de renseignements sur l’utilisation d’une analyse du seuil de rentabilité par d’autres administrations sont disponibles dans les directives publiées par l’Environmental Protection Agency des États-Unis : [Guidelines for Preparing Economic Analysis \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>92</sup> Pour plus de renseignements sur la méthode d’actualisation du modèle PAGE, voir Anthoff, D., Hepburn, C., et Tol, R. S. (2009). [Equity weighting and the marginal damage costs of climate change \(disponible en anglais seulement\)](#). *Ecological Economics*, 68(3), 836-849.

Publication	SCC Estimate	CBA result
<b>Updated DICE SCC estimate for 2020</b> (2017 Publication)	\$135/tCO <sub>2</sub>	Net benefit
<b>Updated PAGE SCC central estimate for 2020</b> (2019 Publication [PDF])	\$440/tCO <sub>2</sub>	Net benefit

As illustrated in Table 24, the break-even analysis suggests that with the updated SCC estimates, it is plausible that the proposed Regulations would yield a net benefit result.

#### Uncertainty of impact estimates

The results of this analysis are based on key parameter estimates, which may be higher or lower than indicated by the projections and assumptions relied on to develop the analysis. For example, the modelling relies on assumptions about the proportion of category 1, 2 and 3 credits that would be created and at what cost. These assumptions account for the costs of known, mature technologies as well as assumptions about emerging technologies. It relies on projections of energy demand and prices. Furthermore, it follows TBS guidance on federal cost-benefit analyses of regulations, which requires the use of a 3% discount rate when a regulation has health or environmental impacts.

Given this uncertainty, sensitivity analyses were conducted to assess the impact of changes to these parameters on the expected impacts of the proposed Regulations, where possible between 2021 and 2040.

**Credit creation:** The estimated number of credits created for each compliance pathway may be higher or lower than estimated in the central analysis, and consequently the estimated incremental costs and reductions (impacts are shown in tables 25 and 26 below). Feedback from stakeholders was solicited by the Department, which yielded a range of results. Additionally, it is expected that changes in energy demand and future technological advances could result in significantly higher than estimated credits. To estimate the effect of different credit estimates on the

Publication	Estimation du CSC	Résultat de l'ACA
<b>Estimation CSC à jour du modèle DICE pour 2020</b> (publication de 2017, disponible en anglais seulement)	135 \$/t CO <sub>2</sub>	Avantage net
<b>Estimation centrale CSC à jour du modèle PAGE pour 2020</b> (publication de 2019 [PDF], disponible en anglais seulement)	440 \$/t CO <sub>2</sub>	Avantage net

Comme l'illustre le tableau 24, l'analyse de seuil de rentabilité laisse croire que, avec les estimations à jour du CSC, il est vraisemblable que le projet de règlement apporte un avantage net comme résultat.

#### Incertitude des estimations d'impact

Les résultats de cette analyse sont fondés sur des estimations de paramètres clés qui peuvent être supérieures ou inférieures à ce que peuvent indiquer les projections et les hypothèses utilisées dans cette analyse. Par exemple, la modélisation repose sur des hypothèses concernant la proportion d'unités de conformité créées dans les catégories 1, 2 et 3 et les coûts auxquels ces unités seraient créées. Ces hypothèses tiennent compte des coûts des technologies connues et matures ainsi de certaines hypothèses sur les technologies émergentes. La modélisation repose sur des projections de la demande d'énergie et des prix. De plus, elle suit les directives du SCT sur les analyses coûts-avantages des règlements fédéraux, qui exigent l'utilisation d'un taux d'actualisation de 3 % lorsqu'un règlement a des incidences sur la santé ou l'environnement.

Vu cette incertitude, des analyses de sensibilité ont été effectuées pour évaluer l'incidence des variations de ces paramètres sur les effets prévus du projet de règlement, et ce, autant que possible entre 2021 et 2040.

**Création des unités de conformité :** Le nombre estimatif d'unités de conformité créées dans chaque voie de conformité peut être supérieur ou inférieur à l'estimation centrale de l'analyse, comme peuvent l'être, par conséquent, les valeurs estimées des coûts et des réductions différentiels (les incidences sont présentées aux tableaux 25 et 26 plus loin). Le Ministère a sollicité la rétroaction des intervenants, ce qui a donné un éventail de résultats. Il faut s'attendre par ailleurs à ce que l'évolution de la demande d'énergie et les futurs progrès technologiques permettent

final results, sensitivity analyses were conducted for seven scenarios:

- (1) Fewer credits from actions along the lifecycle: where CCS credits are 50% lower than the central case, no methane credits are created, and no refinery process improvement credits are created. There is uncertainty regarding firms' ability to make investments in GHG reducing projects. For example, if unanticipated technological barriers arise. In this scenario, 2030 credits for actions along the lifecycle are estimated to decrease from 7.2 million to 2.8 million. From 2021 to 2040, more fund contributions and credits from emerging technologies would be needed, which are both estimated to be the highest cost pathways in the analysis (at \$330/credit). The fund is treated as if it is a transfer payment since the specific projects that would receive funds are unknown (i.e. no estimated GHG reductions and costs). As a result, this scenario leads to less GHG reductions and higher costs. Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$126 (higher than the central case).
- (2) More credits from actions along the lifecycle: where CCS credits are 50% higher than the central case. This may be more likely if technological advancements are greater than anticipated. In this scenario, 2030 credits for actions along the lifecycle are estimated to increase from 7.2 million to 8.7 million. From 2021 to 2040, fewer fund contributions would be required and credits from emerging technologies would not be needed at all, resulting in more GHG reductions and lower costs. Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$93 (lower than the central case).
- (3) Fewer credits from supplying low-carbon fuels: where the 2030 blend levels of low-carbon fuels are lower with ethanol in gasoline at 10%, biodiesel in diesel and LFO at 3%, and HDRD in diesel and LFO at 3% (in the central case, 2030 blend levels are 15%, 5%, and 6% respectively). This represents a scenario in which there are more barriers for supplying low-carbon fuels than anticipated. For example, if global HDRD supplies are lower than anticipated. In this scenario, 2030 credits from supplying low-carbon

la création d'un nombre d'unités de conformité largement supérieures aux valeurs estimées. Pour évaluer l'incidence des différentes estimations des unités de conformité sur les résultats finaux, des analyses de sensibilité ont été menées selon sept scénarios :

- (1) Moins d'unités de conformité issues des mesures prises le long du cycle de vie : C'est le cas où les unités de conformité de captage et stockage du carbone sont de 50 % inférieures à l'estimation centrale et où il ne se crée pas d'unités de conformité pour le méthane ni pour les améliorations des procédés de raffinage. Il y a de l'incertitude quant à la capacité des entreprises à investir dans des projets de réduction des GES. C'est ce qui se produirait, par exemple, si des obstacles technologiques imprévus se présentaient. Selon les estimations dans ce scénario, les unités de conformité en 2030 des mesures prises le long du cycle de vie diminueraient de 7,2 à 2,8 millions. Entre 2021 et 2040, il faudrait plus de contributions au fonds et d'unités de conformité issues des technologies émergentes, le fonds et ces technologies étant les voies aux coûts les plus élevés dans l'analyse (à 330 \$/unité). Le fonds est traité comme un paiement de transfert, car les projets bien précis qui recevraient du financement ne sont pas connus (il n'y a pas de valeurs estimées de réductions et de coûts). Par conséquent, ce scénario se traduit par une baisse des réductions GES et une hausse des coûts. De 2021 à 2040, il en résulterait un coût net par tonne d'environ 126 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).
- (2) Plus d'unités de conformité issues des mesures prises tout au long du cycle de vie : C'est le cas où les unités de conformité de captage et stockage du carbone sont de 50 % supérieures à celles de l'estimation centrale. C'est ce qui pourrait se produire si les progrès technologiques étaient supérieurs aux prévisions. Selon ce scénario, on estime que les unités de conformité en 2030 des mesures le long du cycle de vie augmenteraient de 7,2 à 8,7 millions. Entre 2021 et 2040, il faudrait moins de contributions au fonds et les unités de conformité issues de technologies émergentes ne seraient plus du tout nécessaires, d'où une hausse des réductions de GES et une baisse des coûts. De 2021 à 2040, il en résulterait un coût net par tonne d'environ 93 \$ (valeur inférieure à celle de l'estimation centrale).
- (3) Moins d'unités de conformité issues de la fourniture de combustibles à faible IC : C'est le cas où la teneur en combustibles à faible IC en 2030 est moindre avec 10 % pour l'éthanol dans l'essence, 3 % pour le biodiesel dans le diesel et le mazout léger et 3 % aussi pour le DRPH dans le diesel et le mazout léger (dans l'estimation centrale, les valeurs correspondantes de teneur sont de 15 %, 5 % et 6 %). Dans ce scénario, il y a plus d'obstacles que prévu à la fourniture de combustibles à faible IC. Il se peut, par exemple, que

fuels are estimated to decrease from 12.4 million to 8.3 million. Between 2021 and 2040, fund contributions would be higher and more credits from emerging technologies would be required. This results in greater costs but less GHG reductions given that the fund is treated as if it is a transfer payment, as mentioned above. Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$126 (higher than the central case).

- (4) More credits from supplying low-carbon fuels: where the global supply of HDRD is higher than anticipated and the 2030 blend level of HDRD in diesel and LFO is higher at 10% (in the central case, the 2030 blend level is 6%). The proposed Regulations would also provide incentive for low carbon fuel suppliers to obtain more credits by reducing the CI of the low-carbon fuels they supply. However, there is uncertainty regarding how much LCA CI values may decline over time. In this scenario, LCA CI values for low-carbon fuels decline from 49 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2021 to 41 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030 for ethanol, 26 CO<sub>2</sub>e/MJ in 2021 to 17 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030 for biodiesel, and 29 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2021 to 24 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030 for HDRD. In addition, 2030 credits from supplying low-carbon fuels are estimated to increase from 12.4 million to 16.9 million. Between 2021 and 2040, fund contributions and emerging technology credits would not be required and there would be less need for incremental actions from other higher cost pathways (i.e. high cost, methane conservation actions, and ethanol blending in gasoline). Holding all else constant, if the CI value of low-carbon fuels decreases, incremental GHG emission reductions from low-CI fuels would remain the same (more detail on this is included in the section above on *lifecycle analysis versus national inventory accounting*). Furthermore, as credits from low-CI fuels increase, the level of credits required would decrease given that low-carbon fuels would displace the use of fossil fuels. Therefore, GHG emission reductions and costs both decrease in this scenario, but reductions decrease more than the costs. Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$98 (higher than the central case).
- (5) Fewer credits from end-use fuel switching: where credits are 50% lower than the central case. This scenario could occur if EV or natural gas/propane

l'approvisionnement mondial en DRPH soit moindre que prévu. Selon ce scénario, on estime que les unités de conformité en 2030 par la fourniture de combustibles à faible IC diminueraient de 12,4 à 8,3 millions. Entre 2021 et 2040, les contributions au fonds seraient supérieures, et plus d'unités de conformité issues de technologies émergentes seraient nécessaires. Il en résulterait une hausse des coûts et une baisse des réductions de GES, puisque le fonds est traité comme un paiement de transfert, ainsi qu'il est mentionné précédemment. De 2021 à 2040, le coût net par tonne serait d'environ 126 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).

- (4) Plus d'unités de conformité issues de la fourniture de combustibles à faible IC : C'est le cas où l'approvisionnement mondial en DRPH est supérieur aux prévisions et où, en 2030, la teneur du diesel et du mazout léger en DRPH est plus grande à 10 % (dans l'estimation centrale, la teneur correspondante est de 6 % en 2030). Le projet de règlement inciterait également les fournisseurs de combustibles à faible IC à obtenir plus d'unités de conformité en diminuant l'IC des combustibles qu'ils fournissent. On peut cependant se demander dans quelle mesure les valeurs d'IC sur le cycle de vie diminueraient avec le temps. Selon ce scénario, les valeurs d'IC sur le cycle de vie des combustibles à faible IC passent de 2021 à 2030 de 49 à 41 g d'éq. CO<sub>2</sub>/MJ pour l'éthanol, de 26 à 17 pour le biodiesel et de 29 à 24 pour le DRPH. On estime en outre que les unités de conformité en 2030 par la fourniture de combustibles à faible IC passeraient de 12,4 à 16,9 millions. Entre 2021 et 2040, les contributions au fonds et les unités de conformité issues des technologies émergentes ne seraient plus nécessaires, et des mesures supplémentaires seraient moins nécessaires pour les voies aux coûts plus élevés (mesures coûteuses de conservation du méthane et de mélange d'éthanol à l'essence). Toutes valeurs étant égales, si l'IC des combustibles à faible IC diminue, les réductions différentielles d'émissions de GES par ces combustibles demeurerait les mêmes (on trouvera plus de détails à ce sujet plus haut à la section portant sur *l'analyse de cycle de vie et la comptabilité d'inventaire nationale*). De plus, s'il y a augmentation des unités de conformité issues des combustibles à faible IC, le nombre d'unités de conformité requises diminuerait, parce que ces combustibles remplaceraient l'utilisation des combustibles fossiles. Dans ce scénario, les réductions d'émissions et les coûts diminuent à la fois, mais les premières plus que les seconds. De 2021 à 2040, il en résulterait un coût net par tonne d'environ 98 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).
- (5) Moins d'unités de conformité issues du changement de combustible par l'utilisateur final : C'est le cas où les unités de conformité diminuent de 50 % par



vehicle uptake is lower than projected or if metered residential EV charging is lower than assumed. In this scenario, 2030 credits from end-use fuel switching are estimated to decrease from 4.2 million to 2.1 million. From 2021 to 2040, more credits from emerging technologies and contributions from the fund would be required, resulting in greater GHG reductions and costs. It would also result in a net cost per tonne of about \$105 (higher than the central case).

- (6) More credits from end-use fuel switching: where credits are 50% higher than the central case. This could represent a scenario where EV and/or natural gas/propane vehicle uptake is higher than anticipated. This could also occur if metered residential EV charging is higher than assumed. In this scenario, 2030 credits from end-use fuel switching are estimated to increase from 4.2 million to 6.2 million. Emerging technology credits would not be required and fewer fund contributions would be needed. There would also be fewer credits from incremental actions (i.e. high cost methane conservation actions, as well as blending ethanol and HDRD) required over the time frame of analysis, resulting in fewer GHG reductions and costs. Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$95 (higher than the central case) given that GHG reductions decrease more than the costs.
- (7) The fund is not used: and greater reliance on credits from emerging technologies is required to fulfill the credit requirement. In this scenario, 2030 fund contributions are estimated to decrease from 2.8 million to zero. From 2021 to 2040, more credits from emerging technologies would be required, which would result in greater GHG reductions and costs. This is because the fund is treated as if it is a transfer payment since the specific projects that would receive funds are unknown (i.e. no estimated GHG reductions and costs). Between 2021 and 2040, this would result in a net cost per tonne of about \$107 (higher than the central case).

It is possible that a scenario could arise in which credits from emerging technologies are not realized. This could happen if technological advancements or adoption rates of emerging technologies (such as co-processing) are lower than anticipated. If this is the case, it is expected

rapport à l'estimation centrale. Ce scénario pourrait se produire si l'adoption des véhicules électriques ou au gaz naturel/propane est moindre que prévu ou encore si la quantité d'électricité mesurée par les compteurs pour la recharge résidentielle est moindre que prévu. Selon ce scénario, on estime que les unités de conformité en 2030 provenant du changement de combustible par l'utilisateur final passeraient de 4,2 à 2,1 millions. Entre 2021 et 2040, il faudrait plus d'unités de conformité des technologies émergentes et de contributions au fonds, d'où une hausse des réductions de GES et des coûts. Il en résulterait un coût net par tonne d'environ 105 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).

- (6) Plus d'unités de conformité issues du changement de combustibles par l'utilisateur final : C'est le cas où les unités de conformité sont supérieures de 50 % à ceux de l'estimation centrale. Il pourrait s'agir d'un scénario où l'adoption des véhicules électriques et/ou au gaz naturel/propane est plus grande que prévu. Cela pourrait aussi se produire si la recharge résidentielle sur compteur des VE était supérieure aux prévisions. Selon ce scénario, on estime que les unités de conformité en 2030 provenant du changement de combustibles par l'utilisateur final passeraient de 4,2 à 6,2 millions. Les unités de conformité issues de technologies émergentes ne seraient plus nécessaires, et moins de contributions au fonds seraient nécessaires. Moins d'unités de conformité devraient venir de mesures différentielles (conservation du méthane qui coûte plus cher, apports en mélange d'éthanol et de DRPH) pendant la période visée par l'analyse, d'où une baisse des réductions de GES et des coûts. Entre 2021 et 2040, il en résulterait un coût net par tonne d'environ 95 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale), car les réductions de GES décroissent plus que les coûts.
- (7) Non-utilisation du fonds : C'est le cas où on doit s'en remettre davantage aux unités de conformité issues des technologies émergentes pour combler le besoin en unités de conformité. Suivant ce scénario, on estime que les contributions au fonds en 2030 passeraient de 2,8 millions à zéro. Entre 2021 et 2040, il faudrait plus d'unités de conformité issues des technologies émergentes, d'où une hausse des réductions de GES et des coûts. Le fonds est traité comme un paiement de transfert, puisque les projets bien précis qui seraient financés ne sont pas encore connus (il n'y a pas de valeurs estimées de réductions et de coûts). De 2021 à 2040, il en résulterait un coût net par tonne d'environ 107 \$ (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).

Il est possible qu'un scénario se présente où les unités de conformité issues des technologies émergentes ne se réalisent pas. C'est ce qui se produirait si les progrès technologiques et/ou les taux d'adoption des technologies émergentes (cotraitement, par exemple) étaient moindres que

that emerging technology pathways could be replaced by credits from cross-class trading (available for up to 10% of the annual CI reduction requirement in a given year) and stakeholders would still be able to comply. Stakeholders would also have the ability to carry forward up to 10% of their annual CI reduction requirement in a given year in the event that they are not able to acquire or create enough credits.

*Price forecasts:* The analysis would be sensitive to the assumptions and forecasts for energy prices over the relevant time period. To address this, the analysis has presented high and low scenarios for the price differential between low-carbon fuels and fossil fuels. In the low scenario, price differentials are 50% lower than the central case at 12% for ethanol and gasoline, 8% for biodiesel and diesel, and 11% for HDRD and biodiesel. In the high scenario, price differentials are 50% higher than the central case at 36% for ethanol and gasoline, 25% for biodiesel and diesel, and 28% for HDRD and biodiesel. It is estimated that the proposed Regulations would result in a net cost per tonne of \$75 for the low scenario (lower than the central case) and \$111 for the high scenario (higher than the central case).

*Discount rate:* TBS recommends a 7% discount rate for cost-benefit analyses in most cases; however, for health and environmental analyses or when a regulation has impacts occurring over a long time horizon, a lower discount rate (3%) is considered more appropriate. A sensitivity analysis was done to compare the central case (3%) to the higher discount rate (7%). It is estimated that this scenario would result in a net cost per tonne of \$64 (lower than the central case).

prévu. On peut s'attendre dans ce cas à ce que les voies de création d'unités de conformité issues des technologies émergentes soient remplacées par les unités de conformité des échanges entre catégories de combustibles (elles sont disponibles à hauteur de 10 % de l'exigence de réduction de l'IC dans une année) et que les intervenants soient encore en mesure de se conformer. Les intervenants pourraient également reporter jusqu'à 10 % de l'exigence annuelle s'ils sont incapables d'acquérir ou de créer assez d'unités de conformité.

*Prévisions de prix :* L'analyse serait sensible aux hypothèses et aux prévisions des prix de l'énergie pendant la période visée par l'analyse. C'est pourquoi nous présentons dans cette analyse des scénarios haut et bas pour la différence de prix entre les combustibles fossiles et les combustibles à faible IC. Dans le scénario minimal, la différence est de 50 % inférieure à celle de l'estimation centrale à 12 % pour l'éthanol et l'essence, à 8 % pour le biodiesel et le diesel et à 11 % pour le DRPH et le biodiesel. Dans le scénario maximal, la différence est de 50 % supérieure à celle de l'estimation centrale à 36 % pour l'éthanol et l'essence, à 25 % pour le biodiesel et le diesel et à 28 % pour le DRPH et le biodiesel. Nous estimons que le projet de règlement déterminerait un coût net par tonne de 75 \$ pour le scénario minimal (valeur inférieure à celle de l'estimation centrale) et de 111 \$ pour le scénario maximal (valeur supérieure à celle de l'estimation centrale).

*Taux d'actualisation :* Le SCT recommande un taux d'actualisation de 7 % pour les analyses coûts-avantages dans la plupart des cas. Un taux inférieur (3 %) est considéré être plus approprié lorsqu'il s'agit d'analyses en santé et en environnement ou si un règlement a des incidences à long terme. Une analyse de sensibilité a été effectuée pour comparer l'estimation centrale (3 %) au taux supérieur d'actualisation (7 %). Nous estimons que ce scénario donnerait un coût net par tonne de 64 \$ (valeur inférieure à celle de l'estimation centrale).

**Table 25: Sensitivity analysis of cost-effectiveness result (2021–2040)**

Note: Values discounted to present value using a 3% discount rate, except in the case in which a 7% rate is used.

Variable(s)	Sensitivity Case	Net Costs (Millions)	GHG Reductions (Mt)	Net Cost per Tonne (\$/tCO <sub>2e</sub> )
Central case (from Table 23)	N/A	20,623	221	94
Credits from actions along the lifecycle	Fewer	26,728	208	128
	More	21,115	227	93
Credits from supplying low-carbon fuels	Fewer	24,018	191	126
	More	19,554	200	98
Credits from end-use fuel switching	Fewer	26,601	254	105
	More	16,357	173	95
Fund	Not used	26,093	244	107

Variable(s)	Sensitivity Case	Net Costs (Millions)	GHG Reductions (Mt)	Net Cost per Tonne (\$/tCO <sub>2</sub> e)
Price differential: low-carbon fuel versus fossil fuel	Lower	16,668	221	75
	Higher	24,506	221	111
Discount rate	7%	14,059	221	64

**Tableau 25 : Analyse de sensibilité des résultats de rentabilité (2021-2040)**

Nota : Les valeurs sont annualisées à un taux de 3 % sauf là où un taux de 7 % est employé.

Variable(s)	Cas de sensibilité	Coûts nets (millions)	Réduction des GES (Mt)	Coût net par tonne (\$/t d'éq. CO <sub>2</sub> )
Estimation centrale (tableau 23)	S.O.	20 623	221	94
Unités de conformité issues des mesures le long du cycle de vie	Moins	26 728	208	128
	Plus	21 115	227	93
Unités de conformité issues de la fourniture de combustibles à faibles IC	Moins	24 018	191	126
	Plus	19 554	200	98
Unités de conformité issues du changement de combustibles par l'utilisateur final	Moins	26 601	254	105
	Plus	16 357	173	95
Fonds	Non-utilisation	26 093	244	107
Différence de prix : combustibles faibles en carbone et fossiles	Moins	16 668	221	75
	Plus	24 506	221	111
Taux d'actualisation	7 %	14 059	221	64

To validate the break-even value, the net cost per tonne of the proposed Regulations was compared to the Department's central SCC value for the year 2020 (\$50/tCO<sub>2</sub>) and more recently published SCC estimates in the academic literature from the DICE and PAGE models (\$135/tCO<sub>2</sub> and \$440/tCO<sub>2</sub>, respectively). For the break-even value to be plausible, it should fall within the range of SCC values reported in Table 26.

Pour valider la valeur nécessaire au seuil de rentabilité, le coût net par tonne du projet de règlement a été comparé à l'estimation centrale du CSC du Ministère pour 2020 (50 \$/t CO<sub>2</sub>), ainsi qu'aux estimations récentes publiées dans les articles universitaires qui utilisaient les modèles DICE et PAGE (135 et 440 \$/t CO<sub>2</sub> respectivement). Pour que cette valeur soit vraisemblable, elle doit se situer dans la plage des valeurs du CSC au tableau 26.

**Table 26: Sensitivity analysis of break-even plausibility (2021–2040)**

Variable(s)	Sensitivity Case	Net Cost per Tonne (\$/tCO <sub>2</sub> e)	Break-even Result		
			Department (\$50/tCO <sub>2</sub> )	DICE (\$135/tCO <sub>2</sub> )	PAGE (\$440/tCO <sub>2</sub> )
Central case (from Table 23)		94	Net cost	Net benefit	Net benefit
Credits from actions along the lifecycle	Fewer	128	Net cost	Net benefit	Net benefit
	More	93	Net cost	Net benefit	Net benefit
Credits from supplying low-carbon fuels	Fewer	126	Net cost	Net benefit	Net benefit
	More	98	Net cost	Net benefit	Net benefit
Credits from end-use fuel switching	Fewer	105	Net cost	Net benefit	Net benefit
	More	95	Net cost	Net benefit	Net benefit
Fund	Not used	107	Net cost	Net benefit	Net benefit

Variable(s)	Sensitivity Case	Net Cost per Tonne (\$/tCO <sub>2</sub> e)	Break-even Result		
			Department (\$50/tCO <sub>2</sub> )	DICE (\$135/tCO <sub>2</sub> )	PAGE (\$440/tCO <sub>2</sub> )
Price differential: low-carbon fuel versus fossil fuel	Low	75	Net cost	Net benefit	Net benefit
	High	111	Net cost	Net benefit	Net benefit
Discount rate	7%	64	Net cost	Net benefit	Net benefit

Tableau 26 : Analyse de sensibilité de la vraisemblance du point d'équilibre (2021-2040)

Variable(s)	Cas de sensibilité	Coût net par tonne (\$/t éq. CO <sub>2</sub> )	Résultat de rentabilité		
			Ministère (50 \$/t CO <sub>2</sub> )	DICE (135 \$/t CO <sub>2</sub> )	PAGE (440 \$/t CO <sub>2</sub> )
Cas central (tableau 23)		94	Coût net	Avantage net	Avantage net
Unités de conformité venant des mesures le long du cycle de vie	Moins	128	Coût net	Avantage net	Avantage net
	Plus	93	Coût net	Avantage net	Avantage net
Unités de conformité venant de la fourniture de combustibles faibles en carbone	Moins	126	Coût net	Avantage net	Avantage net
	Plus	98	Coût net	Avantage net	Avantage net
Unités de conformité venant du changement de combustibles par l'utilisateur final	Moins	105	Coût net	Avantage net	Avantage net
	Plus	95	Coût net	Avantage net	Avantage net
Fonds	Non-utilisation	107	Coût net	Avantage net	Avantage net
Différence de prix : combustibles faibles en carbone et fossiles	Moins	75	Coût net	Avantage net	Avantage net
	Plus	111	Coût net	Avantage net	Avantage net
Taux d'actualisation	7 %	64	Coût net	Avantage net	Avantage net

Over the time frame of analysis, it is estimated that the proposed Regulations would result in a societal cost per tonne that ranges between \$64 and \$128, with a central estimate of \$94. For all of the sensitivity scenarios, it is plausible that the proposed Regulations would still yield a net benefit result.

#### Potential implications from changes to the proposed June 2020 regulatory design

The regulatory scenario assessed in both the central case and the sensitivity analysis is of the proposed regulatory design that was presented to stakeholders in the June 2020 consultations. The Department has updated the design of the proposed Regulations since then based on stakeholder feedback and additional analysis. Important changes that would affect the results of this analysis include the delay of the phase out on residential EV charging credits for end-use fuel switching, which now starts in 2031 instead of 2027, and the coming-into-force date of the proposed Regulations, which is now December 1, 2022, instead of June 1, 2022. The last compliance period for the RFR would be 2022, the final reporting and true-up period would be in 2023, and the RFR would be repealed in 2024. However, the June 2020 consultations had a last compliance period for the RFR in 2021, final reporting and true-up period in 2022, and repeal in 2023. Consequently, the

On estime que, pendant la période visée par l'analyse, le projet de règlement engendrerait des coûts pour la société par tonne variant de 64 \$ à 128 \$, l'estimation centrale étant 94 \$. Dans tous les scénarios de sensibilité, il est vraisemblable que le projet de règlement apporte encore un avantage net comme résultat.

#### Incidences potentielles des modifications apportées à la conception réglementaire proposée en juin 2020

Le scénario réglementaire évalué dans cette analyse est l'approche réglementaire proposée telle que présentée aux intervenants dans les consultations de juin 2020. Depuis, le Ministère a modifié la conception du projet de règlement en fonction des commentaires reçus des parties prenantes et après des analyses supplémentaires. Au nombre des changements importants ayant une incidence sur les résultats de l'analyse, mentionnons les délais accordés pour l'élimination progressive des unités de conformité de recharge résidentielle des véhicules électriques (qui débutera en 2031 plutôt qu'en 2027) et pour l'entrée en vigueur des exigences de réduction (maintenant fixée au 1<sup>er</sup> décembre 2022 plutôt que le 1<sup>er</sup> juin 2022). La dernière période de conformité du *Règlement sur les carburants renouvelables* (RFR) serait 2022, la période de déclaration finale et de rajustement serait en 2023, et le RFR serait abrogé en 2024. Toutefois, lors des consultations en juin

one-time rollover of credits from RFR would occur in 2023 instead of 2022. These changes could not be incorporated into the analysis in time for the *Canada Gazette*, Part I publication. However, these design changes will be incorporated into the analysis presented alongside the final Regulations, when published in the *Canada Gazette*, Part II.

The delay in the phase-out of residential EV charging credits would lead to a higher number of credits created from end-use fuel switching over the time frame of analysis. Since end-use fuel switching credits are considered non-incremental, cumulative baseline credits would increase, crowding out higher cost, incremental actions. As a result, the cumulative incremental cost and GHG emission reductions estimated between 2021 and 2040 would decrease.

The delay in the coming into force would reduce the credits required in 2022. However, all credits created from baseline pathways between the time the final Regulations are expected to be registered in 2021 and their coming into force in late 2022 would be banked. The additional six months would provide primary suppliers with more lead time to develop and establish incremental credit pathways, which would decrease cumulative incremental costs and GHG emission reductions slightly.

Furthermore, the delay in the one-time rollover of credits would result in an additional year of RFR credit creation. In conjunction with the change in the coming into force date, this would provide additional baseline credits, which would allow primary suppliers somewhat more lead time to develop and establish incremental credit pathways. However, the delay in the one-time rollover of credits is not expected to change the baseline credits or credits required significantly, and would have an insignificant impact on the cumulative costs and GHG emission reductions.

Overall, some incremental actions and capital expenditures may not be required as early as estimated in the analysis due to these design changes. It is expected that these impacts would be delayed by about a year. The cumulative and 2030 cost and GHG emission reduction estimates may decrease slightly but are not expected to substantially change the results.

2020, il était prévu que la dernière période de conformité du RFR soit 2021, que la période de déclaration finale et de rajustement soit en 2022, et que l'abrogation soit en 2023. Par conséquent, la conversion unique des unités de conformité du RFR aurait lieu en 2023 plutôt qu'en 2022. Ces changements n'ont pu être intégrés à temps à l'analyse pour la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ces changements de conception seront toutefois intégrés à l'analyse qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Le délai accordé dans l'élimination progressive des crédits de recharge résidentielle pour les VE entraînerait un plus grand nombre d'unités de conformité créées par le changement de combustibles pour l'utilisateur final au cours de la période d'analyse. Étant donné que les unités de conformité provenant du changement de combustibles par l'utilisateur final sont considérées comme non incrémentielles, les unités de conformité obtenues par des mesures prévues dans le cas de référence augmenteraient, remplaçant les actions supplémentaires à coût plus élevé. Par conséquent, les coûts totaux et les émissions de GES différentiels estimés entre 2021 et 2040 diminueraient.

Le délai accordé pour l'entrée en vigueur réduirait les unités requises en 2022. Cependant, toutes les unités créées à partir de mesures prévues dans le cas de référence entre le moment où la version définitive du règlement devrait être enregistrée en 2021 et son entrée en vigueur à la fin de 2022 seraient accumulées. Les six mois supplémentaires donneraient aux fournisseurs principaux un délai plus long pour développer et établir des voies de conformité supplémentaires, ce qui réduirait légèrement les coûts différentiels cumulatifs et les réductions différentielles d'émissions de GES.

De plus, le retard dans la conversion unique des unités entraînerait une année supplémentaire de création d'unité sous le RFR. Conjointement au changement de la date d'entrée en vigueur, cela fournirait des unités supplémentaires prévues dans le cas de référence, ce qui donnerait aux fournisseurs principaux un délai un peu plus long pour développer et établir des voies de création d'unités supplémentaires. Cependant, le retard dans la conversion unique des unités ne devrait pas modifier de manière importante les unités prévues dans le cas de référence ou les unités requises et aurait un impact non significatif sur les coûts cumulatifs et les réductions d'émissions de GES.

Dans l'ensemble, certaines mesures supplémentaires et certains coûts d'immobilisations pourraient ne pas être nécessaires aussi tôt que prévu dans l'analyse en raison de ces changements de conception. On s'attend à ce que ces impacts soient retardés d'environ un an. Les estimations des coûts cumulatifs et des réductions des émissions de GES pour 2030 pourraient légèrement diminuer, mais ces changements ne devraient pas modifier sensiblement les résultats.

## Potential implications due to the COVID-19 pandemic

The baseline scenario does not account for impacts associated with the COVID-19 pandemic given that it was developed before updated forecasts were available. Impacts from COVID-19 are expected to influence the results presented in this analysis and will be captured in the baseline scenario presented in the analysis published alongside the final Regulations, once published in the *Canada Gazette*, Part II. For now, this section describes qualitatively some of the likely effects that COVID-19 may have on the results.

Primary suppliers, low-carbon fuel suppliers, and other sectors of the economy have faced significant declines in product demand due to social distancing guidelines and lockdown measures used to limit the spread of COVID-19. The oil and gas sector has been particularly affected by a world oil price crash that resulted from both reduced demand stemming from the pandemic and global over-supplies of oil.<sup>93</sup>

According to the International Energy Agency, social distancing guidelines and lockdown measures have also resulted in supply chain disruption and delays in project construction for renewable sectors. Restrictions on business activities and travel have reduced energy demand in transportation and industry, decreasing the consumption of low carbon intense energy. Emerging macroeconomic challenges may lead to the cancellation or suspension of investment decisions for projects under development, even if they are at an advanced stage.<sup>94</sup>

As a result, primary suppliers and other voluntary parties may have less ability to invest in credit-creating actions in the first few years of implementation of the proposed Regulations. It is expected, therefore, that short-term estimates of credits required, credits created, and incremental benefits and costs may be lower than estimated in this analysis. To mitigate potential investment barriers due to COVID-19, the proposed Regulations are less stringent in the early years and firms should be able to comply without having to make incremental investments.

In its July 2020 *Monetary Policy Report*, the Bank of Canada forecasts a sharp rebound in economic activity in the reopening phase of the recovery from the COVID-19

## Répercussions possibles de la pandémie de COVID-19

Le scénario de référence ne tient pas compte des répercussions de la pandémie de COVID-19, parce qu'il a été élaboré avant que des prévisions mises à jour ne soient disponibles. On s'attend à ce que ces répercussions influent sur les résultats de notre analyse; elles figureront dans le scénario de référence aux fins de l'analyse du projet final de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Pour l'instant, nous décrivons qualitativement dans cette section certains effets probables de la COVID-19 sur nos résultats.

Les fournisseurs principaux, les fournisseurs de combustibles à faible intensité en carbone et d'autres secteurs de l'économie ont vu la demande de leurs produits décroître largement à cause des consignes de distanciation sociale et des mesures de confinement destinées à restreindre la propagation de ce virus. Le secteur pétrolier et gazier a été particulièrement affecté par un effondrement des cours mondiaux du pétrole imputable à la fois à la baisse de la demande causée par la pandémie et à l'offre excédentaire de pétrole dans le monde<sup>93</sup>.

D'après l'Agence internationale de l'énergie, ces consignes et ces mesures ont également perturbé la chaîne d'approvisionnement et retardé les projets de construction dans les secteurs des énergies renouvelables. Les restrictions des activités et des voyages d'affaires ont diminué la demande d'énergie dans les transports et l'industrie, réduisant ainsi la consommation d'énergie à faible IC. Les problèmes macroéconomiques émergents peuvent avoir pour effet d'annuler ou de suspendre les décisions d'investissement dans les projets en cours d'élaboration, même là où ceux-ci se trouvent à un stade avancé<sup>94</sup>.

La conséquence peut en être que les fournisseurs principaux et les participants volontaires seront moins capables d'investir dans des mesures de création d'unités de conformité les toutes premières années du projet de règlement. On peut donc prévoir que les estimations à court terme des unités de conformité requises et des avantages et des coûts différentiels seraient inférieures aux estimations de notre analyse. Pour atténuer les obstacles possibles à l'investissement en raison de la COVID-19, le projet de règlement est moins rigoureux les premières années et les entreprises devraient pouvoir s'y conformer sans devoir consentir des investissements supplémentaires.

Dans son *Rapport sur la politique monétaire* de juillet 2020, la Banque du Canada prévoit un fort rebond de l'activité économique en phase de réouverture dans la

<sup>93</sup> Wood Mackenzie (2020). [The oil market in crisis](#).

<sup>94</sup> International Energy Agency (2020). [Covid-19 impact on renewable energy growth. Renewable energy market update: Outlook for 2020 and 2021, Fuel report — May 2020](#).

<sup>93</sup> Wood Mackenzie (2020), [The oil market in crisis \(disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>94</sup> Agence internationale de l'énergie (2020). [Covid-19 impact on renewable energy growth. Renewable energy market update: Outlook for 2020 and 2021, Fuel report – May 2020 \(disponible en anglais seulement\)](#).

pandemic, followed by a more prolonged recuperation phase over the medium term in a slow return to pre-pandemic levels of economic activity in Canada.<sup>95</sup> It is difficult to predict the future trajectory of the COVID-19 pandemic or its long-term impact on consumer and business behaviour on energy demand. However, it may be reasonable to expect that firms would have less difficulty raising capital for investments as the proposed Regulations become more stringent in the long run. As such, it is expected that long-term estimates of credits required, credits created, and the incremental benefits and costs should be relatively the same as presented in this analysis.

### Distributional analysis of regulatory impacts

Between 2021 and 2040, the cumulative domestic GHG emission reductions attributable to the proposed Regulations are estimated to be approximately 221 Mt CO<sub>2</sub>e (about 17.5 Mt in 2030) at a net societal cost of about \$20.6 billion. This analysis presents the benefits and costs to Canadian society as whole. The proposed Regulations are also expected to increase fuel prices, so a fuel price analysis was conducted and is presented below. In addition, the direct impacts of the proposed Regulations and effects from relative changes in energy prices are not uniformly distributed across society so the analysis has considered a range of distributional impacts, including the overall GDP and GHG impact, impacts on provinces and territories, impacts on sectors, as well as household and gender-based analysis plus (GBA+) impacts. Furthermore, distributional impacts are presented using 2030 as a representative year given that 2030 is the year in which the proposed Regulations would reach full stringency.

### Fuel price analysis

The proposed Regulations are expected to increase production costs for primary suppliers, which would increase liquid fuel prices for households and freight transportation since they are the main consumers of liquid fuels. Table 27 presents the share of liquid energy demand by broad sector category projected in 2030. The majority of gasoline and LFO demand is consumed by households and the majority of diesel and HFO demand is consumed by freight transportation and industry.

reprise après la pandémie de COVID-19. Devrait suivre une phase plus longue de récupération à moyen terme dans un lent retour aux niveaux pré-pandémiques d'activité économique au Canada<sup>95</sup>. Il est difficile de prévoir la trajectoire du virus ou son impact à long terme sur le comportement des consommateurs et des entreprises en matière de demande d'énergie. Il peut toutefois être raisonnable de s'attendre à ce que les entreprises éprouvent moins de difficulté à réunir les capitaux à investir à mesure que le projet de règlement gagnera en rigueur à plus longue échéance. On peut en outre prévoir que les estimations à long terme des unités de conformité requises et créées et des avantages et des coûts différentiels seront relativement semblables à celles que présente notre analyse.

### Analyse distributionnelle des répercussions du projet de règlement

Pour la période allant de 2021 à 2040, les réductions totales des émissions de GES au Canada attribuables au projet de règlement sont estimées à environ 221 Mt d'éq. CO<sub>2</sub> (environ 17,5 Mt en 2030), à un coût sociétal net d'environ 20,6 milliards de dollars. La présente analyse expose les avantages et les coûts pour l'ensemble de la société canadienne. Le projet de règlement devrait également faire augmenter le prix des combustibles, de sorte qu'une analyse du prix des combustibles, présentée ci-dessous, a été effectuée. De plus, les répercussions directes du projet de règlement et les effets des variations relatives des prix de l'énergie ne sont pas ressentis uniformément dans l'ensemble de la société. Par conséquent, l'analyse a tenu compte de la répartition d'un éventail de répercussions, y compris les répercussions sur le PIB du Canada et les émissions de GES, les répercussions sur les provinces et les territoires, les répercussions sur les secteurs, ainsi que les répercussions sur les ménages et l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). En outre, la répartition de ces répercussions est présentée avec 2030 comme année représentative, année où le projet de règlement atteindrait les exigences les plus sévères.

### Analyse du prix des combustibles

On s'attend à ce que le projet de règlement fasse augmenter les coûts de production des fournisseurs principaux, ce qui ferait augmenter le prix des combustibles liquides pour les ménages et le transport de marchandises puisque ce sont les principaux consommateurs de combustibles liquides. Le tableau 27 présente la répartition prévue en 2030 de la demande en énergie provenant des combustibles liquides par grand secteur. La majeure partie de la demande en essence et en mazout léger est consommée par les ménages et la majeure partie de la demande en diesel et en mazout lourd est consommée par le transport de marchandises et l'industrie.

<sup>95</sup> Bank of Canada: [Monetary Policy Report – July 2020 \(PDF\)](#).

<sup>95</sup> Banque du Canada : [Rapport sur la politique monétaire – juillet 2020 \(PDF\)](#).

**Table 27: Share of liquid energy demand by sector category in 2030**

Sector category	Share of liquid energy demand (%)
Households	41
Freight transportation	40
Industry	11
Commercial	8
Electric utility generation	<1

Price impacts in the earlier years of the proposed Regulations are expected to be minimal given the initial stringency in 2022 (at 2.4 gCO<sub>2</sub>e/MJ) that would be met with credits created from actions expected to occur in the baseline scenario (such as credits from end-use fuel switching and existing blending requirements), which would be banked in the initial years. As the stringency increases gradually over time to 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ in 2030, incremental price impacts would likely increase year by year as firms begin to invest in incremental credit creating projects.

Three scenarios of potential incremental price impacts in 2030 on liquid fossil fuels are presented in Table 28, assuming that demand for energy remains constant (a partial-equilibrium analysis). One scenario represents a low-likelihood situation in which all credits are self-created and used by primary suppliers to meet their CI reduction requirement, and therefore credits would not go to the credit market for sale. To estimate this, the average cost to create a credit was used and is estimated at about \$110 per credit in 2030. The average cost to create a credit was estimated by taking the credit creation cost for each pathway in 2030 and then multiplying that by the number of credits created for each pathway. Another scenario represents a low-likelihood situation in which all credits are created by voluntary parties and are sold into the credit market at market value. To estimate this, the marginal cost to create a credit was used and is estimated at \$330 per credit in 2030.

These scenarios represent lower and upper bound estimates of the cost per credit (none or all of the credits are sold on the market). A more likely situation would be where some credits are sold in the credit market at market

**Tableau 27 : Répartition de la demande en énergie liquide par secteur en 2030**

Secteur	Part de la demande en énergie — combustibles liquides (%)
Ménages	41
Transport de marchandises	40
Industrie	11
Secteur commercial	8
Service d'électricité — production	< 1

Les répercussions sur les prix au cours des premières années d'application du projet de règlement devraient être minimales, compte tenu de l'exigence de départ moins stricte imposée en 2022 (2,4 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ) qui serait satisfaite par des unités de conformité obtenues à la suite des mesures prévues dans le scénario de référence (par exemple les unités de conformité de changement de combustible par l'utilisateur final et les exigences existantes sur la teneur minimale en carburants renouvelables), unités de conformité qui seraient accumulées et conservées au cours des premières années. Au fil de l'augmentation graduelle des exigences jusqu'à 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ en 2030, les répercussions supplémentaires sur les prix augmentent probablement d'année en année, à mesure que les entreprises commenceront à investir dans des projets créateurs d'unités de conformité supplémentaires.

Le tableau 28 présente en trois scénarios les répercussions différentielles possibles sur les prix des combustibles fossiles liquides en 2030, dans l'hypothèse d'une demande en énergie constante (une analyse d'équilibre partiel). Un des scénarios représente une situation de faible probabilité dans laquelle toutes les unités de conformité seraient créées et utilisées par les fournisseurs principaux pour satisfaire à leur exigence de réduction de l'IC et, par conséquent, ne seraient pas vendues sur le marché des unités de conformité. Cette estimation a été établie à partir d'un coût moyen de création d'unité de conformité fixé à environ 110 \$ par unité en 2030. Le coût moyen a été estimé sur la base du coût de création d'une unité de conformité associé à chaque filière en 2030, multiplié par le nombre d'unités de conformité créées par chaque filière. Un autre scénario représente une autre situation de faible probabilité dans laquelle toutes les unités de conformité seraient créées par des parties volontaires et seraient vendues sur le marché des unités de conformité à la valeur du marché. Cette estimation a été établie à partir du coût marginal de création d'une unité de conformité, évalué à 330 \$ par unité en 2030.

Ces scénarios représentent les limites inférieures et supérieures de l'estimation des coûts moyens de création d'unités de conformité (les unités de conformité seraient entièrement ou aucunement vendues sur le marché). Une



value and some are created and used by primary suppliers to meet their own annual reduction requirement. For example, it is expected that most credits from actions along the lifecycle would be self-created by primary suppliers and would not be sold on the credit market at market value, while most end-use fuel switching credits would be created by voluntary parties and would go to market at market value. Credits from supplying low-carbon fuels are expected to be created via a combination of both voluntary parties and primary suppliers. These credits may not go to market if there is a contract in place between the voluntary parties producing low-carbon fuels and the primary suppliers.

With this in mind, a couple of simple scenarios are considered to establish a narrower range of estimates for the likely cost per credit. This suggests that the average cost would be within this range and a value of \$215 is used to determine a central estimate of likely fuel cost increases attributable to the proposed Regulations.

**Table 28: Estimated range in incremental fuel price impacts in 2030 (cents per litre)**

Note: this analysis does not account for increased low-carbon fuel use in the fuel pools.

Fuel Pool	No credits go to market (All credits are self-created)	Some credits go to market (Some credits are self-created)	All credits go to market (No credits are self-created)
Gasoline pool	4	7	11
Diesel pool	4	9	13
LFO pool	5	9	14
HFO pool	5	10	15

The degree to which production cost increases results in price increases to consumers depends on several market

situation plus probable serait celle où les unités de conformité seraient en partie vendues sur le marché des unités de conformité à la valeur du marché et en partie créées et utilisées par les fournisseurs principaux pour satisfaire à leur exigence de réduction de l'IC. Par exemple, il est attendu que la plupart des unités de conformité découlant des mesures prises tout au long du cycle de vie seraient créées par les fournisseurs principaux et ne soient pas vendues sur le marché, tandis que la plupart des unités de conformité de changement de combustible par l'utilisateur final seraient créées par des parties volontaires et mises sur le marché des unités de conformité à la valeur du marché. On s'attend à ce que les unités de conformité provenant de la fourniture de combustibles à faible IC soient créées en partie par des parties volontaires et en partie par des fournisseurs principaux. Ces unités de conformité pourraient ne pas être vendues sur le marché s'il existe un contrat entre les parties volontaires qui produisent des combustibles à faible IC et les fournisseurs principaux.

Dans cette optique, certains scénarios simples ont été envisagés pour établir une fourchette plus étroite d'estimations probables du coût par unité de conformité. Ces scénarios indiquent que le coût moyen se situerait dans cette fourchette et une valeur de 215 \$ est utilisée pour établir une estimation centrale de l'augmentation probable des coûts des combustibles attribuables au projet de règlement.

**Tableau 28 : Fourchette estimative des répercussions différentielles sur le prix des combustibles en 2030 (cents par litre)**

Remarque : Cette analyse ne tient pas compte de l'augmentation de l'utilisation de combustibles à faible IC dans les stocks de combustibles.

Stock de combustibles	Aucune unité de conformité vendue sur le marché (Toutes les unités de conformité sont créées par les fournisseurs principaux)	Unités de conformité en partie vendues sur le marché (Certaines unités de conformité sont créées par les fournisseurs principaux)	Toutes les unités de conformité vendues sur le marché (Aucune unité de conformité n'est créée par les fournisseurs principaux)
Stock d'essence	4	7	11
Stock de diesel	4	9	13
Stock de mazout léger	5	9	14
Stock de mazout lourd	5	10	15

La mesure dans laquelle l'augmentation des coûts de production entraînerait une augmentation des prix à la

factors, including distribution constraints, market share competition, refinery capacity and production, and fuel demand. Of the various factors contributing towards the fuel prices, the crude oil price has the highest variability. The Energy Information Administration estimates the single largest influence behind changing gasoline prices is the crude oil market, which is subject to speculation, price shocks, supply disruptions, and general uncertainty.<sup>96</sup> For example, average gasoline prices in Canada from 2010 to 2019 have ranged from approximately 90 to 140 cents a litre.<sup>97</sup> Gasoline prices experience volatility often related to fluctuations in the crude oil market, but gasoline is subject to its own supply and demand pressures. Cyclical trends such as seasonal changes in refining costs, production adjustments, and changes in demand contribute to gasoline price movements over a typical year.<sup>98</sup> Therefore, while the proposed Regulations may increase fuel prices, their anticipated impact on fuel prices is within the range of regular fuel price fluctuations.

#### EC-PRO modelling

A macroeconomic analysis of impacts on GDP and GHG emissions, impacts on provinces and territories, and impacts on sectors was modelled using EC-PRO, the Department's computable general equilibrium (CGE) model of climate change policies. EC-PRO captures differences between provinces and territories and forecasts national impacts. EC-PRO simulates the response to the proposed Regulations in Canada's main economic sectors in each jurisdiction, and models the interactions between sectors, including interprovincial trade. It captures characteristics of provincial production and consumption patterns through a detailed supply-use table and links provinces and territories by means of bilateral trade. Each province and territory is explicitly represented as a region. The rest of the world is represented as import and export flows to Canadian provinces and territories, which are assumed to be price-takers in international markets. The model incorporates information on energy use and combustion emissions from the Departmental Reference Case.

consommation dépend de plusieurs facteurs du marché, notamment les contraintes de distribution, la concurrence sur le marché, la capacité et la production des raffineries et la demande de combustibles. Parmi les divers facteurs qui influent sur les prix des combustibles, celui du pétrole brut présente la plus forte variabilité. La Energy Information Administration estime que le marché du pétrole brut, qui est sujet à la spéculation, aux chocs pétroliers, aux perturbations de l'offre et à l'incertitude générale, est le facteur qui influence le plus l'évolution des prix de l'essence<sup>96</sup>. Par exemple, le prix moyen approximatif de l'essence au Canada de 2010 à 2019 a varié entre 90 et 140 cents le litre<sup>97</sup>. Les prix de l'essence connaissent une volatilité souvent liée aux fluctuations du marché du pétrole brut, mais l'essence est soumise à ses propres pressions de l'offre et de la demande. Au cours d'une année typique, les tendances cycliques, comme les variations saisonnières des coûts de raffinage, les ajustements de la production et l'évolution de la demande, contribuent aux fluctuations des prix de l'essence<sup>98</sup>. Par conséquent, même si le projet de règlement faisait augmenter le prix des combustibles, ces répercussions prévues sur le prix des combustibles se situeraient dans la fourchette des fluctuations régulières de ces prix.

#### Modèle EC-PRO

Une analyse macroéconomique des répercussions sur le PIB et les émissions de GES, des répercussions sur les provinces et les territoires et des répercussions sur les secteurs a été modélisée à l'aide de EC-PRO, le modèle d'équilibre général calculable (EGC) des politiques sur les changements climatiques du Ministère. EC-PRO saisit les différences entre les provinces et les territoires et prévoit les répercussions nationales. EC-PRO simule la réaction au projet de règlement des principaux secteurs économiques du Canada dans chacune des administrations et modélise les interactions entre les secteurs, y compris le commerce interprovincial. Le modèle saisit les caractéristiques de la production et des habitudes de consommation provinciales au moyen d'un tableau offre-consommation détaillé et relie les provinces par le biais du commerce bilatéral. Chaque province et territoire est explicitement représenté en tant que région. Le reste du monde est représenté par des flux d'importations et d'exportations vers les provinces et les territoires canadiens, qui sont présumés être des preneurs de prix sur les marchés internationaux. Le modèle incorpore les données sur la consommation d'énergie et les émissions issues de la combustion provenant du scénario de référence du Ministère.

<sup>96</sup> U.S. Bureau of Labor Statistics: [Gasoline price: cyclical trend and market developments](#).

<sup>97</sup> National monthly averages obtained from Kent Group – [Monthly average retail prices for regular gasoline](#).

<sup>98</sup> U.S. Bureau of Labor Statistics: [Gasoline price: cyclical trend and market developments](#).

<sup>96</sup> U.S. Bureau of Labor Statistics : [Gasoline price: cyclical trend and market developments \(disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>97</sup> Moyennes nationales mensuelles obtenues de Kent Group – [Monthly average retail prices for regular gasoline \(prix de détail moyens mensuels de l'essence ordinaire\) \(disponible en anglais seulement\)](#).

<sup>98</sup> U.S. Bureau of Labor Statistics : [Gasoline price: cyclical trend and market developments \(disponible en anglais seulement\)](#).

## Impacts on GDP and GHG emissions

The proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers. Subject to the market considerations outlined above, it is likely that at least some of these costs would be passed on in the form of increased prices for liquid fuel consumers (i.e. households and industrial users). Credit creation would also generate revenue for low-carbon energy suppliers, which would make low carbon energy sources (e.g. electricity) relatively less expensive in comparison. On balance, these price effects are expected to lead to decreased end-use demand for fossil fuels and increased end-use demand for lower carbon energy sources. To evaluate the direct impact of the proposed Regulations as well as the effect of relative price changes on Canadian economic activity and GHG emissions, a macroeconomic analysis was completed using the EC-PRO model. As EC-PRO is a general equilibrium model, it captures direct and indirect impacts to all components of GDP. Modelling suggests that the proposed Regulations would lead to a decrease in overall GDP of up to \$6.4 billion (or up to 0.2% of total GDP) and GHG emission reductions of up to 20.6 Mt in 2030, assuming that all credits are sold in the credit market and are sold at the marginal cost per credit.

The proposed Regulations would work in combination with other federal, provincial, and territorial climate change policies to create an incentive for firms to invest in innovative technologies and fuels by setting long-term, predictable and stringent targets. The broad range of compliance strategies allowed under the proposed Regulations would also allow fossil fuel suppliers the flexibility to choose the lowest-cost compliance actions available. If the proposed Regulations induce more long-term innovation and economies of scale than currently estimated, then the proposed Regulations could result in lower costs and greater reductions, particularly over a longer time frame.

## GDP impacts by province and territory

The costs associated with the proposed Regulations would vary by region. Table 29 shows the breakdown of estimated GDP impacts due to the proposed Regulations across Canada using EC-Pro.

## Répercussions sur le PIB et les émissions de GES

Le projet de règlement ferait augmenter les coûts de production des fournisseurs principaux. Sous réserve des considérations de marché présentées précédemment, il est probable qu'au moins une partie de ces coûts soit répercutée sur les consommateurs de combustibles liquides (c'est-à-dire les ménages et les utilisateurs industriels), sous forme d'une hausse de prix. D'un autre côté, la création d'unités de conformité générerait des revenus pour les fournisseurs d'énergie à faible IC, ce qui rendrait les sources d'énergie à faible IC (par exemple l'électricité) relativement moins coûteuses en comparaison. Dans l'ensemble, ces répercussions sur les prix devraient entraîner une diminution de la demande pour les combustibles fossiles et une augmentation de la demande pour des sources d'énergie à faible IC. Afin d'évaluer l'incidence directe du projet de règlement ainsi que l'effet des variations relatives des prix sur l'activité économique canadienne et les émissions de GES, une analyse macroéconomique a été effectuée à l'aide du modèle EC-PRO. Comme EC-PRO est un modèle d'équilibre général, il saisit les répercussions directes et indirectes sur toutes les composantes du PIB. Le modèle indique le projet de règlement entraînerait une diminution du PIB du Canada d'au plus 6,4 milliards de dollars (ou d'au plus 0,2 % du PIB du Canada) et des réductions d'émissions de GES d'au plus 20,6 Mt en 2030, en supposant que toutes les unités de conformité soient mises sur le marché et vendues au coût marginal par unité de conformité.

Le projet de règlement fonctionnerait en conjonction avec d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales sur les changements climatiques pour inciter les entreprises à investir dans des technologies et des combustibles novateurs en établissant des cibles de réduction à long terme, prévisibles et rigoureuses. Le large éventail de stratégies de conformité autorisées en vertu du projet de règlement donnerait également aux fournisseurs de combustibles fossiles la flexibilité de choisir les mesures de conformité les moins coûteuses disponibles. Si le projet de règlement entraîne plus d'innovation à long terme et d'économies d'échelle que ce qui prévu dans l'estimation présentée dans cette analyse, le projet de règlement pourrait entraîner des réductions plus importantes et une baisse des coûts, en particulier sur une période plus longue.

## Répercussions sur le PIB par province et territoire

Les coûts engendrés par le projet de règlement varieraient selon la région. Le tableau 29 présente la répartition des répercussions estimées au moyen d'EC-PRO que le projet de règlement aurait sur le PIB à travers le Canada. Dans l'ensemble, le règlement aurait des répercussions négatives sur le PIB de la plupart des administrations.

**Table 29: Distribution of estimated GDP impacts across regions in 2030**

Province/Territory	Millions of Dollars	Percentage Change (%)
British Columbia	(171)	<(0.1)
Alberta	(171)	<(0.1)
Saskatchewan	(17)	<(0.1)
Manitoba	(361)	(0.4)
Ontario	(3,710)	(0.4)
Quebec	(1,273)	(0.2)
New Brunswick	(208)	(0.5)
Nova Scotia	(229)	(0.5)
Prince Edward Island	(35)	(0.4)
Newfoundland and Labrador	(243)	(0.7)
Yukon	(3)	<(0.1)
Northwest Territories	17	0.6
Nunavut	31	0.9

It is estimated that the proposed Regulations would have a negligible GDP impact on British Columbia due to revenues generated from baseline blending credits attributed to the existing *Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation* and baseline end-use fuel switching credits in the province. Alberta and Saskatchewan are also estimated to have negligible GDP impacts since upstream oil sectors are largely located in these provinces and there are more opportunities to generate credit revenue from actions along the lifecycle of fuels such as CCS and flaring/conserving methane relative to other provinces.

Ontario and Quebec would have the largest absolute decrease in GDP given that they are the largest provinces by population and their aggregate fuel consumption is higher than in other provinces. However, relative to the size of their GDP, it is estimated that provinces in Atlantic Canada would be more negatively affected by the proposed Regulations. This is largely because the Atlantic Provinces use more LFO for home heating than other provinces. However, the Government is considering measures to accelerate the transition away from LFO in the Atlantic Provinces in order to reduce this impact. In addition, Atlantic Canada is estimated to have fewer opportunities to create credits from actions along the

**Tableau 29 : Répartition régionale des répercussions estimées sur le PIB en 2030**

Province/territoire	Millions de dollars	Variation en pourcentage (%)
Colombie-Britannique	(171)	< (0,1)
Alberta	(171)	< (0,1)
Saskatchewan	(17)	< (0,1)
Manitoba	(361)	(0,4)
Ontario	(3 710)	(0,4)
Québec	(1 273)	(0,2)
Nouveau-Brunswick	(208)	(0,5)
Nouvelle-Écosse	(229)	(0,5)
Île-du-Prince-Édouard	(35)	(0,4)
Terre-Neuve-et-Labrador	(243)	(0,7)
Yukon	(3)	< (0,1)
Territoires du Nord-Ouest	17	0,6
Nunavut	31	0,9

Il est estimé que le projet de règlement aurait une incidence négligeable sur le PIB de la Colombie-Britannique en raison des revenus générés à partir des unités de conformité prévues dans le scénario de référence provenant des combustibles à faible IC attribuées au règlement provincial existant *Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation* et des unités de conformité pour le changement de combustible par l'utilisateur final dans cette province également prévues dans le scénario de référence. Il est également estimé que les répercussions sur le PIB de l'Alberta et de la Saskatchewan seraient négligeables puisque les secteurs pétroliers en amont sont en grande partie situés dans ces provinces et qu'il est ainsi possible de générer davantage de revenus de la création d'unités de conformité grâce aux mesures prises le long du cycle de vie des combustibles (comme le captage et le stockage du carbone et le torchage ou la conservation du méthane) par rapport aux autres provinces.

L'Ontario et le Québec connaîtraient la plus forte diminution absolue de leur PIB du fait que ce sont les provinces les plus importantes selon la population et que la consommation globale de combustible y est plus élevée que dans les autres provinces. Cependant, par rapport à la taille de leur PIB, il est estimé que les provinces du Canada atlantique seraient plus durement touchées par le règlement. Cette situation tient en bonne partie au fait que les provinces de l'Atlantique utilisent plus de mazout léger pour le chauffage domestique que les autres provinces. Cependant, le gouvernement envisage des mesures pour accélérer la transition à d'autres sources d'énergie pour remplacer le mazout léger dans les provinces de l'Atlantique afin

lifecycle of fuels (for example credit creating opportunities from CCS are unavailable due to inadequate geological storage). Furthermore, baseline EV and low-carbon fuel uptake in Atlantic Canada is low in comparison to other provinces. This lack of baseline credits affects Newfoundland and Labrador in particular given that the province does not have a blending requirement in place and it was exempt under the federal RFR.

Quebec is less affected by the proposed Regulations in comparison to most provinces since baseline EV credits are higher compared to the national average. This is because Quebec has provincial EV policies in place and its electricity grid is the least carbon intensive in Canada. Ontario and Manitoba exhibit comparable estimated GDP impacts in scale. While fuel consumption per unit of GDP is projected to be higher in Manitoba than in Ontario, credits from EV uptake in Manitoba are higher due to the low carbon intensity of its electricity grid. As such, Manitoba has a similar decrease in GDP to Ontario. For all three regions, credit creation from actions along the lifecycle of fuels is limited, with the supply of low-carbon fuels and baseline EV uptake creating the majority of credits.

Liquid fuels supplied to non-industrial remote communities are exempt under the proposed Regulations. As a result, the model assumes that liquid fuels supplied to the territories would not be covered under the proposed Regulations, but the territories would still have the ability to generate revenue from the creation of credits. In the model, credits are created in the territories via endogenous fuel switching to lower carbon energy sources. This results in a positive impact on GDP. In reality, the magnitude of the positive impact on GDP in the territories may not be as high as estimated here, given that this analysis does not capture costs related to liquid fuel supplied to industrial users located in remote communities.

de réduire cet impact. En outre, il est estimé que le Canada atlantique a moins de possibilités de créer des unités de conformité à partir des mesures prises le long du cycle de vie des combustibles (par exemple les provinces n'ont aucune possibilité de créer des unités de conformité à partir du captage et du stockage du carbone en raison des conditions de stockage géologique inadéquates pour cette pratique). De plus, les unités de conformité prévues dans le scénario de référence provenant des véhicules électriques et des combustibles à faible IC sont moins élevées au Canada atlantique que dans les autres provinces. Cette absence d'unités de conformité dans le scénario de référence touche tout particulièrement Terre-Neuve-et-Labrador, étant donné que la province n'impose aucune exigence sur les teneurs minimales en combustibles à faible IC et qu'elle bénéficie d'une exemption en vertu du *Règlement sur les carburants renouvelables*.

Comparativement à la plupart des autres provinces, le Québec est moins touché par le projet de règlement du fait que les unités de conformité prévues dans le scénario de référence provenant des véhicules électriques y sont supérieures à la moyenne nationale. Cette situation tient au fait que le Québec a adopté des politiques provinciales sur les véhicules électriques et que l'IC de son réseau d'électricité est la plus faible au Canada. Il est estimé que les répercussions sur le PIB de l'Ontario et du Manitoba sont proportionnellement comparables. Bien que la consommation de combustible par unité de PIB devrait être plus élevée au Manitoba qu'en Ontario, les unités de conformité provenant de l'adoption de véhicules électriques au Manitoba sont plus élevées en raison de la faible IC du réseau électrique de la province. Par conséquent, la diminution du PIB du Manitoba est semblable à celle du PIB de l'Ontario. Dans ces trois régions, les possibilités de créer des unités de conformité à partir des mesures prises le long du cycle de vie des combustibles sont limitées puisque la majorité des unités de conformité proviennent de l'offre de combustibles à faible IC et de l'adoption de véhicules électriques.

Les combustibles liquides fournis aux collectivités éloignées non industrielles sont exemptés en vertu du projet de règlement. Par conséquent, une des hypothèses du modèle est que les combustibles liquides fournis aux territoires ne sont pas assujettis aux obligations, mais que les territoires pourraient tout de même générer des revenus grâce à la création d'unités de conformité. Dans le modèle, les unités de conformité créées dans les territoires proviennent d'un changement endogène où les combustibles sont remplacés par des sources d'énergie à faible IC. Cette situation favorise le PIB des territoires. En réalité, l'incidence positive sur le PIB des territoires n'est peut-être pas aussi marquée que le montre la présente estimation, étant donné que l'analyse ne tient pas compte des coûts liés aux combustibles liquides fournis aux utilisateurs industriels des collectivités éloignées.

## Impacts by sector

It is expected that the proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers (mostly oil refineries and upgraders). In turn, the resulting higher liquid fossil fuel prices would increase costs for sectors that use these fuels in their production processes, which would result in changes to output. Table 30 presents the estimated percentage change in output by sector in 2030, assuming that all credits go to market and sell at the marginal cost per credit. Change in output reflects the increase or decrease in the output of finished products within a particular sector. In EC-PRO, sectors adapt to changing prices in order to maximize profit, and each sector is modelled as one representative firm per province or territory. Therefore, the results do not reflect the impacts on individual facilities. Based on these assumptions, it is estimated that the proposed Regulations would have a negative impact on output for all sectors except for electricity generation. Uncertainty exists surrounding the extent to which fuel consumers would be able to fuel switch away from liquid fuels and make efficiency improvements to mitigate cost impacts and resulting output reductions.

**Table 30: Cost as a percentage change in output by sector in 2030**

Sector	Change in Output (%)
Electricity generation	0.2
Cement and other non-metallic minerals	<(0.1)
Services	(0.1)
Manufacturing and construction	(0.1)
Airline transportation	(0.1)
Mining (including coal)	(0.1)
Oil sands upgraders	(0.1)
Oil and gas pipelines	(0.1)
Primary metals (including iron and steel, aluminum, and other)	(0.1)
Chemicals (including fertilizers)	(0.1)
Conventional oil extraction	(0.1)
Agriculture, forestry and lumber	(0.2)

## Impacts par secteur

On s'attend à ce que le projet de règlement puisse entraîner une augmentation des coûts de production pour les fournisseurs principaux (surtout les raffineries de pétrole et les usines de valorisation). À leur tour, les prix plus élevés des combustibles fossiles liquides qui en résulteraient augmenteraient les coûts pour les secteurs qui utilisent ces combustibles dans leurs processus de production, ce qui entraînerait des changements dans la production. Le tableau 30 présente l'estimation de la variation en pourcentage de la production par secteur en 2030, en supposant que toutes les unités de conformité sont mises sur le marché et vendues au coût marginal par unité de conformité. La variation de la production reflète l'augmentation ou la diminution de la production de produits finis dans un secteur particulier. Dans le modèle EC-PRO, les secteurs s'adaptent à l'évolution des prix afin de maximiser les profits, et chaque secteur est modélisé comme une seule entreprise représentative par province ou territoire. Par conséquent, les résultats ne reflètent pas les répercussions sur chaque installation. En fonction de ces hypothèses, il est estimé que le projet de règlement aurait des répercussions négatives sur la production pour tous les secteurs, à l'exception de la génération d'électricité. Il existe une incertitude quant à la mesure dans laquelle les consommateurs de combustibles pourraient remplacer les combustibles fossiles liquides et apporter des améliorations d'efficacité pour atténuer les répercussions sur les coûts et les réductions de production qui en résultent.

**Tableau 30 : Variation du coût de la production par secteur en 2030 (en pourcentage)**

Secteur	Variation de la production (%)
Production d'électricité	0,2
Ciment et autres minéraux non métalliques	<(0,1)
Services	(0,1)
Fabrication et construction	(0,1)
Transport aérien	(0,1)
Exploitation minière (y compris le charbon)	(0,1)
Usines de valorisation des sables bitumineux	(0,1)
Oléoducs et gazoducs	(0,1)
Métaux de première transformation (y compris le fer et l'acier, l'aluminium et autres)	(0,1)
Produits chimiques (y compris les engrais)	(0,1)
Extraction de pétrole par des méthodes classiques	(0,1)
Agriculture, foresterie et bois d'œuvre	(0,2)

Sector	Change in Output (%)
Natural gas extraction, processing and distribution	(0.3)
Pulp and paper	(0.3)
Primary oil sands and oil sands mining	(0.6)
Freight transportation (ground)	(1.2)
Oil refineries	(1.5)
In-situ oil sands	(1.6)

This modelling estimates that the proposed Regulations would decrease output for in-situ oil sands (1.6%), oil refineries (1.5%), and freight transport (1.2%) the most. Oil refineries are primary suppliers under the proposed Regulations and the majority of the liquid fossil fuels they produce are supplied for domestic use. Therefore, the majority of their output is directly subject to the CI reduction requirements under the proposed Regulations. A combination of low-carbon fuel uptake and price impacts on fuel cause a decrease in output for refineries. Since refined fossil fuel output decreases, the demand for bitumen also decreases. Freight output also decreases because liquid fuels represent a relatively large portion of the freight costs. Increased freight production costs are passed onto service users which results in decreased demand.

Oil sands upgraders are also primary suppliers under the proposed Regulations; however, it is estimated that the decrease in product output for upgraders is minimal (0.1%). This is because most of the synthetic crude produced by upgraders is exported, and as such, is not covered by the proposed Regulations. In addition, it is estimated that upgraders, and to varying degrees oil extraction sectors, would have more revenue-generating opportunities from the creation of credits for actions such as CCS and process improvements, in order to meet their annual CI reduction requirements.

Most of the other sectors presented in Table 30 are end users of liquid fossil fuels and/or freight transportation service users and are not subject to the requirements under the proposed Regulations. The magnitude of the estimated impact on these sectors is dependent on how much liquid fuel and freight transportation they consume,

Secteur	Variation de la production (%)
Extraction, traitement et distribution du gaz naturel	(0,3)
Pâtes et papiers	(0,3)
Sables bitumineux primaires et exploitation des sables bitumineux	(0,6)
Transport de marchandises (par voie terrestre)	(1,2)
Raffineries de pétrole	(1,5)
Sables bitumineux in situ	(1,6)

Selon les estimations du modèle, le projet de règlement diminuerait le plus la production dans les secteurs des sables bitumineux in situ (1,6 %), des raffineries de pétrole (1,5 %) et du transport de marchandises (1,2 %). Les raffineries de pétrole sont les fournisseurs principaux dans le cadre du projet de règlement, et la majorité des combustibles fossiles liquides qu'elles produisent servent à la consommation intérieure. Par conséquent, la majorité de leur production est directement assujettie aux exigences de réduction de l'IC du projet de règlement. L'augmentation de la demande de combustibles à faible IC, combinée aux répercussions de prix sur les combustibles, entraîne une diminution de la production des raffineries. Comme la production de combustibles fossiles raffinés diminue, la demande de bitume diminue également. La production du segment du transport de marchandises diminue également parce que les combustibles liquides représentent une part relativement importante des coûts du transport de marchandises. L'augmentation des coûts de production du transport de marchandises est transmise aux utilisateurs des services, ce qui entraîne une diminution de la demande.

Les usines de valorisation des sables bitumineux sont également des fournisseurs principaux dans le cadre du projet de règlement, mais la baisse de production des usines de valorisation devrait être minimale (0,1 %). Cela s'explique par le fait que la majeure partie du pétrole brut synthétique produit par les usines de valorisation est exportée et, par conséquent, n'est pas visée par le projet de règlement. En outre, les usines de valorisation et, à divers degrés, les secteurs de l'extraction du pétrole, devraient avoir plus d'occasions de générer des revenus grâce à la création d'unités de conformité pour des mesures telles que la capture et le stockage du carbone et les améliorations de procédé, afin de respecter leurs exigences annuelles de réduction de l'IC.

La plupart des autres secteurs présentés au tableau 30 sont des utilisateurs finaux de combustibles fossiles liquides ou des utilisateurs de services de transport de marchandises qui ne sont pas assujettis aux exigences du projet de règlement. L'ampleur de l'impact estimé sur ces secteurs dépend de la quantité de combustibles liquides

as well as the degree to which increased fuel costs are likely to lead to reduced demand for their products. As a result, it is estimated that these sectors would have negligible to more moderate decreases in product output ranging from less than 0.1% in the cement and other non-metallic minerals sector to 0.6% in the primary oil sands and oil sands mining sector.

Electricity generation has a positive output effect (0.2%) because the proposed Regulations would create an incentive to switch from fossil fuels to electricity since it is generally less carbon intensive, depending on the region. The agriculture, forestry and lumber sector is estimated to have a negative output effect (0.2%) because low-carbon fuels used for blending are assumed to be imported. To the extent that the low-carbon fuels used for compliance with the proposed Regulations are produced domestically, the impact on output would be lower or even positive.

### Competitiveness impacts

#### Primary suppliers

Refineries, upgraders, and importers that supply liquid fossil fuels (primary suppliers) would incur compliance costs in order to comply with the proposed Regulations. Fossil fuel importers and producers are subjected to the same annual CI reduction requirement. Therefore, in the near term, refineries and importers would have the scope to increase product prices in order to mitigate increased production costs rather than to absorb them through lower profit margins. This would allow them to maintain competitiveness in the short run. However, over time, increases in liquid fuel prices would be expected to change consumption behaviour in Canada, reducing the overall demand for liquid fossil fuels and their inputs (e.g. bitumen).

Upgraders would have limited flexibility to increase product prices to consumers in order to mitigate compliance costs. Prices for inputs (e.g. heavy oil and bitumen) are based on North American heavy oil benchmarks, leaving little scope for upgraders to influence the prices. However, upgraders primarily export the synthetic crude that they produce, so the impact on the sector is expected to be minimal given that exports are not covered under the proposed Regulations. In addition, most of the companies that own upgraders also own refineries. These companies may be at more of an advantage under the proposed Regulations than refining companies that do not own any upstream operations given that they would have more

qu'ils consomment et de leur utilisation du transport de marchandises, ainsi que de la mesure dans laquelle la hausse des prix des combustibles est susceptible d'entraîner une baisse de la demande pour leurs produits. Par conséquent, ces secteurs pourraient connaître des baisses de production négligeables ou plus modérées allant de moins de 0,1 % dans le secteur du ciment et d'autres minéraux non métalliques, à 0,6 % dans le secteur des sables bitumineux primaires et de l'exploitation des sables bitumineux.

Le projet de règlement a un effet positif (0,2 %) sur la production de l'électricité parce que le projet de règlement inciterait à passer des combustibles fossiles à l'électricité puisque son IC est généralement plus faible, selon la région. Il est estimé que le projet de règlement aurait un impact négatif sur la production (0,2 %) des secteurs de l'agriculture, de la foresterie et du bois d'œuvre parce qu'il est supposé que les combustibles à faible IC utilisés pour les mélanges sont importés. Dans la mesure où les combustibles à faible IC utilisés pour se conformer au projet de règlement sont produits au pays, l'impact sur la production serait moindre et pourrait même être positif.

### Impacts sur la compétitivité

#### Fournisseurs principaux

Les raffineries, les usines de valorisation et les importateurs de combustibles fossiles liquides (les fournisseurs principaux) auraient à assumer des coûts de conformité afin d'être conformes au projet de règlement. Les importateurs et les producteurs de combustibles fossiles sont assujettis à la même exigence de réduction annuelle de l'IC. Par conséquent, les raffineries et les importateurs auraient, à court terme, la marge de manœuvre d'augmenter le prix des produits afin d'atténuer la hausse des coûts de production plutôt que de les absorber en réduisant les marges de profit, ce qui leur permettrait de maintenir leur compétitivité à court terme. Toutefois, il faut s'attendre à ce que, au fil du temps, la hausse du prix des combustibles liquides modifie le comportement de consommation au Canada et réduise la demande globale en combustibles fossiles liquides et de leurs intrants (par exemple le bitume).

Les usines de valorisation n'auraient pas beaucoup de latitude pour augmenter les prix des produits aux consommateurs afin d'atténuer les coûts de conformité. Les prix des intrants (par exemple le pétrole lourd et le bitume) sont fondés sur les prix de référence du pétrole lourd en Amérique du Nord, ce qui laisse peu d'espace aux usines de valorisation pour influencer les prix. Cependant, les usines de valorisation exportent principalement le brut synthétique qu'elles produisent, de sorte que l'impact sur le secteur devrait être minime étant donné que le projet de règlement ne vise pas les exportations. De plus, la plupart des sociétés qui possèdent des usines de valorisation possèdent également des raffineries. Ces sociétés pourraient



credit creating opportunities for actions along the lifecycle of fuels.

Compliance costs associated with the proposed Regulations would likely be greater for firms with less ability to create compliance credits rather than acquiring them from third parties. These are likely to be firms with constrained access to capital, such as primary suppliers with lower levels of production, or limited access to credit creation opportunities. For these firms, additional compliance costs could affect their economic viability if there is insufficient time remaining in the life of a facility to recover the compliance costs. In certain cases, facilities may need to alter operations due to the proposed Regulations.

It is possible, but unlikely, that firms may choose to increase exports of fossil fuels in order to avoid domestic CI reduction requirements under the proposed Regulations. It is unlikely because all regulated fossil fuels under the proposed Regulations are assigned the same liquid credit reference CI value, so there is no advantage to adjusting the mix of fuels sold domestically or exported based on differences in CI values. Furthermore, international demand for fossil fuel is exogenous and the proposed Regulations would not spur an increase in demand for Canadian fossil fuel outside of Canada.

In response to potential financial and competitiveness impacts, several flexibilities have been included in the proposed Regulations. For example, the broad range of compliance strategies provided for under the proposed Regulations would allow primary suppliers to choose the lowest cost compliance actions available. In addition, the long-term nature of the proposed Regulations and the gradual increase in the annual CI reduction requirement between 2022 and 2030 would allow time for investments to take place and would give investors the certainty needed to make longer-term investments in clean technologies, production facilities, and infrastructure.

#### Freight transportation sector

The freight transportation sector is an end user of liquid fossil fuels, and would incur increased costs due to the proposed Regulations as a result of liquid fuel price increases. As this sector is not trade-exposed and does not compete directly in international markets, it is expected that the freight transportation sector would offset any increased costs due to the proposed Regulations by

être plus avantagées par le projet de règlement que les raffineurs qui ne possèdent pas d'installations en amont, étant donné qu'elles auraient plus de possibilités de création d'unités de conformité pour des mesures le long du cycle de vie des combustibles.

Les coûts de conformité associés au projet de règlement seraient vraisemblablement plus grands pour les entreprises qui sont moins en mesure de créer des unités de conformité plutôt que de les acquérir auprès d'une tierce partie. Ce sont vraisemblablement des entreprises dont l'accès au capital est limité, comme les fournisseurs principaux produisant peu, ou dont l'accès aux possibilités de création d'unités de conformité est limité. Pour ces entreprises, des coûts de conformité supplémentaires pourraient avoir un impact sur leur viabilité économique s'il ne reste pas assez de temps dans la durée de vie d'une installation pour recouvrer ces coûts. Dans certains cas, des installations pourraient devoir modifier leurs activités en raison du projet de règlement.

Il est possible, mais peu probable que les entreprises choisissent d'augmenter leurs exportations de combustibles fossiles afin d'éviter les exigences de réduction de l'IC qui s'applique aux combustibles utilisés au Canada en vertu du projet de règlement. Cela est peu probable parce que tous les combustibles fossiles réglementés en vertu du projet de règlement se voient attribuer la même valeur d'IC de référence, il n'y a donc aucun avantage à ajuster la combinaison de combustibles vendus au pays ou exportés en fonction des différences dans les valeurs d'IC. De plus, la demande internationale de combustibles fossiles est exogène au projet de règlement et ne stimulerait pas une augmentation de la demande de combustibles fossiles canadiens à l'extérieur du Canada.

En réponse aux possibles répercussions financières et sur la compétitivité, le projet de règlement offre plusieurs options. Par exemple, la vaste gamme de stratégies de conformité disponibles dans le cadre du projet de règlement permettrait aux fournisseurs principaux de choisir les mesures de conformité les moins coûteuses à leur disposition. En outre, la nature à long terme du projet de règlement et l'augmentation graduelle de l'exigence de réduction annuelle de l'IC entre 2022 et 2030 laisseraient le temps de faire des investissements, et procureraient aux investisseurs la certitude nécessaire pour investir dans les technologies propres, les installations de production et les infrastructures.

#### Secteur du transport de marchandises

En tant qu'utilisateur final de combustibles fossiles liquides, le secteur du transport de marchandises subirait une augmentation des coûts en raison du projet de règlement du fait de la hausse des prix des combustibles liquides. Étant donné que ce secteur n'est pas exposé au commerce et ne rivalise pas directement sur les marchés internationaux, on s'attend à ce que le secteur du

increasing freight transport service prices. As a result, sectors that use freight transportation services, such as mining for example, would incur increased costs from the proposed Regulations. However, it is possible that some firms in the freight transportation sector may not be able to fully pass on increased costs and may need to absorb some of these costs, depending on market share competition in the regions in which they operate. As a result, additional compliance costs may require those firms to alter operations due to the proposed Regulations.

#### Liquid fossil fuel end users and freight transportation service users

Some sectors that are liquid fossil fuel end users or are freight transportation service users, such as mining and iron and steel, would experience increased costs as a result of the proposed Regulations. However, the output effects by sector are estimated to be low, even when using a low-likelihood scenario where all credits go to market at the marginal cost per credit (see Table 30). Therefore, it is unlikely that these increased costs would cause industry to move production to jurisdictions with lower carbon-related costs. Consequently, it is considered unlikely that the proposed Regulations would result in a phenomenon known as “carbon leakage,” in which domestic production is displaced to a foreign location, with domestic GHG emissions “leaking” out of Canada to other jurisdictions.

#### Household and gender-based analysis plus (GBA+) impacts

The proposed Regulations are estimated to increase the price of liquid fuels and a large portion of liquid fuels are consumed by households. The proposed Regulations would increase transportation fuel and home heating expenses for households and it is estimated that increased household costs for liquid fuels could range from \$1.2 to \$3.7 billion, with a central estimate of \$2.4 billion. Assuming 2.5 people per household on average in Canada and applying that to the 2030 population projection of 42.1 million, it is estimated that the proposed Regulations would result in an average cost per household of \$69 to \$208 in 2030, with a central estimate of \$136.<sup>99</sup> However, these impacts would not be distributed equally across households. The average cost per household would depend on how much or what type of liquid fuel a household consumes.

<sup>99</sup> The average number of people per household was obtained from [Statistics Canada's families, households and marital status: Key results from the 2016 Census](#), and is assumed to remain constant over time.

transport de marchandises compense toute augmentation des coûts attribuable au projet de règlement en haussant les prix des services de transport de marchandises. Par conséquent, les secteurs qui utilisent des services de transport de marchandises, par exemple l'exploitation minière, subiraient des coûts accrus en raison du projet de règlement. Toutefois, certaines entreprises du secteur du transport de marchandises pourraient ne pas être en mesure de répercuter complètement les coûts plus élevés et devoir absorber une partie de ces coûts, selon le niveau de concurrence sur le marché dans les régions où elles exercent leurs activités. Par conséquent, des coûts de conformité supplémentaires pourraient faire en sorte que certaines entreprises aient à modifier leurs activités.

#### Utilisateurs finaux de combustibles fossiles liquides et utilisateurs de services de transport de marchandises

Certains secteurs qui sont des utilisateurs finaux de combustibles fossiles liquides ou des utilisateurs de services de transport de marchandises, tels que le secteur minier, du fer et de l'acier, subiraient une augmentation des coûts en raison du projet de règlement. Toutefois, les effets sur la production par secteur devraient être faibles selon les estimations, même en utilisant un scénario de faible probabilité où toutes les unités de conformité sont mises sur le marché au coût marginal par unité (voir le tableau 30). Pour cette raison, il est peu probable que ces coûts accrus incitent l'industrie à déplacer sa production dans des juridictions où les coûts liés au carbone sont moins élevés. Par conséquent, il est considéré peu probable que le projet de règlement entraîne le phénomène connu sous le nom de « fuite de carbone », soit une situation dans laquelle la production au Canada est déplacée à un endroit à l'étranger et ainsi les émissions de GES nationales « fuient » du Canada pour aller se produire à l'étranger.

#### Impacts relatifs à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

On estime que le projet de règlement provoquera une hausse des prix des combustibles liquides et qu'une grande partie des combustibles liquides sont consommés par les ménages. Le projet de règlement devrait entraîner une augmentation des dépenses des ménages relatifs aux combustibles pour le transport et au chauffage. Il est estimé que l'augmentation des coûts relatifs aux combustibles liquides pour les ménages pourrait varier de 1,2 à 3,7 milliards de dollars, avec une valeur centrale estimative de 2,4 milliards de dollars. En supposant une moyenne de 2,5 personnes par ménage au Canada et en appliquant cela à la projection qui établit la population à 42,1 millions d'habitants en 2030, le projet de règlement pourrait faire passer le coût moyen par ménage de 69 \$ à 208 \$ en 2030, avec une valeur centrale estimative de 136 \$<sup>99</sup>. Toutefois, les répercussions ne seraient pas réparties également dans

<sup>99</sup> Le nombre moyen de personnes par ménage est tiré du rapport [Familles, ménages et état matrimonial : faits saillants du Recensement de 2016 de Statistique Canada](#), et il est supposé qu'il demeurera constant au fil du temps.

It is expected that increases in transportation fuel and home heating expenses would disproportionately impact lower and middle-income households, those living in single detached households or those without control over the energy efficiency of their dwellings that use heating oil, as well as households currently experiencing energy poverty or those likely to experience energy poverty in the future.<sup>100</sup> Moreover, according to Statistics Canada, single mothers are more likely to live in lower-income households, and may be more vulnerable to energy poverty and adverse impacts from increases to transportation and home heating prices.<sup>101</sup>

Seniors living on fixed incomes may also face higher transportation and heating costs resulting from the proposed Regulations. This may be most acute for seniors living in the Atlantic provinces, where they account for a higher share of the total population compared to other Canadian provinces and are also more likely to experience some of the highest energy expenditures in Canada proportional to income.<sup>102,103</sup> It is possible that there could be other socio-economic groups that may have disproportionately lower income, may be at an increased vulnerability to energy poverty, or may be adversely affected by the proposed Regulations. However, these groups may not be fully captured in this analysis due to lack of data availability, scarcity of research, or under-representation in available studies (such as the LGBTQ2+ community).

### Household transportation

Households use liquid fuels primarily for passenger transportation, through personal vehicle ownership and public transportation. This would result in higher refuelling costs for owners of personal vehicles, and added costs to public transportation agencies, potentially resulting in higher fares. Using the increased gasoline price estimates from Table 28, it is estimated that increased costs could range from \$57 to \$156 per vehicle in 2030 for households that use gasoline-powered internal combustion engine

tous les ménages. Le coût moyen dépendrait de la quantité ou du type de combustible liquide qu'un ménage consomme.

Il est attendu que la hausse des dépenses en combustible et en chauffage résidentiel aura une incidence disproportionnée sur les ménages à revenu faible ou moyen, les ménages dans une maison détachée individuelle qui utilisent du mazout, les ménages qui n'ont pas de contrôle sur l'efficacité énergétique de leurs logements, ainsi que les ménages qui sont actuellement pauvres sur le plan énergétique ou susceptibles de le devenir<sup>100</sup>. De plus, selon Statistique Canada, les mères célibataires sont plus susceptibles de faire partie d'un ménage à faible revenu sont plus vulnérables à la pauvreté énergétique et aux répercussions négatives entraînées par les hausses des prix du transport et du chauffage<sup>101</sup>.

Les personnes âgées qui ont un revenu fixe pourraient également faire face à une hausse des coûts relatifs au transport et au chauffage en raison du projet de règlement. Cette situation pourrait être plus grave pour les aînés vivant dans les provinces de l'Atlantique, où ils représentent une plus grande proportion de la population totale comparativement aux autres provinces canadiennes et qui sont plus susceptibles d'assumer des coûts énergétiques parmi les plus élevées au Canada par rapport au revenu<sup>102,103</sup>. Il est possible que d'autres groupes puissent avoir un revenu disproportionnellement inférieur, être plus vulnérables à la pauvreté énergétique ou être touchés négativement par le projet de règlement. Toutefois, il se peut que ces groupes ne soient pas pleinement pris en compte dans la présente analyse en raison du manque de données disponibles, de la rareté des recherches ou de la sous-représentation dans les études disponibles (la communauté LGBTQ2+, par exemple).

### Transport des ménages

Les ménages utilisent des combustibles liquides principalement pour le transport de passagers, par la possession d'un véhicule personnel et par le transport en commun. Il en résulterait des coûts de ravitaillement plus élevés pour les propriétaires de véhicules personnels et des coûts supplémentaires pour les agences de transport en commun, ce qui pourrait entraîner une augmentation des tarifs. Selon les estimations de la hausse du prix des combustibles du tableau 28, l'augmentation des coûts pourrait

<sup>100</sup> Rezaei, M. (2017). *Power to the people: thinking (and rethinking) energy poverty in British Columbia, Canada* (Doctoral dissertation, University of British Columbia)

<sup>101</sup> Moyser, M., and Fox, D. (2018). *Women in Canada: A Gender-based Statistical Report*. Statistics Canada.

<sup>102</sup> Statistics Canada: [Household spending, Canada, regions and provinces](#)

<sup>103</sup> Statistics Canada: [Population estimates on July 1st, by age and sex](#)

<sup>100</sup> Rezaei, M. (2017). *Power to the people : thinking (and rethinking) energy poverty in British Columbia, Canada* (thèse de doctorat, Université de la Colombie-Britannique) (disponible en anglais seulement)

<sup>101</sup> Moyser, M., et Fox, D. (2018). *Femmes au Canada : rapport statistique fondé sur le sexe*. Statistique Canada.

<sup>102</sup> Statistique Canada : [Dépenses des ménages, Canada, régions et provinces](#)

<sup>103</sup> Statistique Canada : [Estimations de la population au 1er juillet, par âge et sexe](#)

vehicles, with a central estimate of \$100 per vehicle.<sup>104</sup> However, the overall impact on households would vary based on factors such as vehicle fuel type, geography, distances travelled by households and vehicle efficiency.

Low-income households may be disproportionately affected by the proposed Regulations as they may incur higher transportation costs relative to their income.<sup>105,106</sup> Moreover, low-income households tend to have a lower ability to absorb higher fuel costs compared to high-income households. In addition, low-income households that rely on personal vehicle transportation may also have limited ability to switch to newer, cleaner or more fuel-efficient vehicles. For example, EVs (such as plug-in EVs, plug-in hybrid EVs, and hybrid EVs) are relatively newer technologies that tend to have greater upfront costs compared to internal combustion engine vehicles. Therefore, low-income households may continue to purchase cheaper automobile options (i.e. those with combustion engines) despite increased gasoline prices, though they may choose not to drive as much.<sup>107</sup>

The proposed Regulations would also affect households differently depending on geography and region. For instance, rural households are more likely to have higher rates of vehicle ownership, but they are also more likely to have less access to public transportation.<sup>108</sup> For this reason, they may have limited opportunity to reduce their fuel consumption in response to higher gasoline prices. Similarly, Canadian households in the Atlantic Provinces spend a higher proportional amount of their expenditures on private transportation compared to all other provinces while also having some of the lowest average levels of

varier de 57 \$ à 156 \$ par véhicule en 2030 pour les ménages qui utilisent des véhicules à moteur à combustion interne à essence, avec une valeur centrale estimative de 100 \$ par véhicule<sup>104</sup>. Cependant, l'incidence globale sur les ménages varierait en fonction de facteurs tels que le type de combustible du véhicule, la géographie, les distances parcourues par les ménages et l'efficacité du véhicule.

Les ménages à faibles revenus peuvent être touchés de façon disproportionnée par le projet de règlement, car ils sont susceptibles d'avoir des coûts de transport plus élevés par rapport à leur revenu<sup>105,106</sup>. De plus, les ménages à faible revenu ont tendance à avoir une capacité moindre d'absorber des coûts de combustible plus élevés que les ménages à revenu élevé. En outre, les ménages à faible revenu qui utilisent un véhicule personnel comme moyen de transport peuvent aussi avoir une capacité limitée de passer à des véhicules plus neufs, plus propres ou plus écoénergétiques. Par exemple, les VE (comme les VE rechargeables, les VE hybrides rechargeables et les VE hybrides) sont des technologies relativement plus récentes qui ont tendance à avoir des coûts initiaux plus élevés que les véhicules à moteur à combustion interne. Pour cette raison, il est possible que les ménages à faible revenu continuent d'acheter des automobiles qui sont moins chères (c'est-à-dire ceux qui sont munis de moteurs à combustion) malgré la hausse des prix de l'essence, même s'ils choisissent de ne pas conduire autant<sup>107</sup>.

Le projet de règlement toucherait également les ménages différemment selon la géographie et la région. Par exemple, les ménages en milieu rural sont plus susceptibles d'avoir des taux de possession d'un véhicule élevés, mais ils sont également plus susceptibles d'avoir un accès limité au transport en commun<sup>108</sup>. Ainsi, ils peuvent avoir peu de possibilités de réduire leur consommation de combustible en réaction à la hausse des prix de l'essence. De même, les ménages canadiens des provinces de l'Atlantique consacrent une plus grande proportion de leurs dépenses au transport privé comparativement à toutes les

<sup>104</sup> The estimated gasoline cost per vehicle is estimated using vehicle counts and fuel demand from the Department's Motor Vehicle Emission Simulator and fuel prices are from the Departmental Reference Case 2019.

<sup>105</sup> Statistics Canada: [Distribution of household economic accounts for income, consumption, saving and wealth of Canadian households, 2017](#)

<sup>106</sup> Anowar, S., Eluru, N., and Miranda-Moreno, L. F. (2018). *How household transportation expenditures have evolved in Canada: a long-term perspective*. *Transportation*, 45(5): 1297-1317.

<sup>107</sup> Ibid

<sup>108</sup> Statistics Canada: [The Daily – Survey of Household Spending, 2017](#)

<sup>104</sup> Le coût estimatif de l'essence par véhicule est estimé en utilisant le nombre de véhicules et la demande de carburant du simulateur d'émission de véhicules à moteur du Ministère, et les prix du carburant sont tirés du scénario de référence du Ministère de 2019.

<sup>105</sup> Statistique Canada : [Comptes économiques du secteur des ménages répartis pour le revenu, la consommation, l'épargne et le patrimoine des ménages canadiens, 2017](#)

<sup>106</sup> Anowar, S., Eluru, N., et Miranda-Moreno, L. F. (2018). *How household transportation expenditures have evolved in Canada : a long-term perspective* (évolution des dépenses de transport des ménages au Canada : une perspective à long terme) *Transportation*, 45(5): 1297-1317 (disponible en anglais seulement).

<sup>107</sup> Ibidem

<sup>108</sup> Statistique Canada : [Le Quotidien – Enquête sur les dépenses des ménages, 2017](#)

disposable income.<sup>109,110</sup> Therefore, the impact of increased gasoline prices may have a larger impact on households in the Atlantic Provinces compared to other areas.

The proposed Regulations would increase the price of diesel fuel. Municipalities that rely on diesel-powered buses as part of their public transportation fleets may respond to this fuel price increase by raising transit fares. This would disproportionately impact lower-income households; a group more likely to use mass transit on a regular basis, and also more sensitive to transit fare increases.<sup>111,112</sup> However, impacts could be mitigated through discounted transit fares offered to lower-income households. An increase in fuel costs could also result in encouraging increased transit ridership, potentially generating additional revenue to offset the rising costs.<sup>113</sup>

If electric bus uptake is higher than estimated in this analysis, this could also reduce the impact of fuel prices on transit authorities. As transit authorities shift towards replacing diesel powered fleets with electric buses, fuel consumption would decrease, and a variation in fuel price would have a smaller impact on operating expenditures. Furthermore, transit authorities could create credits under the proposed Regulations by implementing electric bus fleets. As a result, cost impacts on transit authorities could be mitigated through sale of credits.

#### Household heating

The proposed Regulations would also have regional impacts that would be felt beyond the national average. Homes that use LFO powered furnaces may incur higher costs compared to homes that use other forms of energy, such as natural gas. Using the increased LFO price estimates from Table 28, it is estimated that households that use LFO for home heating could experience an increase in heating costs of about \$66 to \$232 in 2030, with a central

autres provinces, tout en ayant un revenu disponible moyen parmi les plus bas du pays<sup>109,110</sup>. Par conséquent, les répercussions de la hausse du prix de l'essence pourraient avoir une plus grande incidence sur les ménages des provinces de l'Atlantique comparativement à d'autres régions.

Le projet de règlement augmenterait le prix du combustible diesel. Les municipalités qui comptent sur les autobus au diesel dans le cadre de leur flotte de transport en commun peuvent réagir à cette augmentation du prix du combustible en augmentant les tarifs de transport en commun. Cela aurait un impact disproportionné sur les ménages à faible revenu; un groupe plus susceptible d'utiliser les transports en commun sur une base régulière, et également plus sensible aux augmentations des tarifs de transport en commun<sup>111,112</sup>. Cependant, les impacts pourraient être atténués grâce à des tarifs de transport en commun réduits offerts aux ménages à faible revenu. Une augmentation des coûts de combustible pourrait également entraîner une augmentation de l'achalandage des transports en commun, générant potentiellement des revenus supplémentaires pour compenser la hausse des coûts.<sup>113</sup>

Si l'utilisation des bus électriques est plus élevée que celle estimée dans cette analyse, cela pourrait également réduire l'impact des prix du combustible sur les sociétés de transport. Au fur et à mesure que les sociétés de transport remplaceraient les parcs de véhicules diesel par des autobus électriques, la consommation de combustible diminuerait et une variation du prix du combustible aurait un impact moindre sur les dépenses d'exploitation. De plus, les sociétés de transport pourraient créer des unités de conformité en vertu du projet de règlement en utilisant des flottes d'autobus électriques. Par conséquent, les répercussions sur les coûts sur les sociétés de transport en commun pourraient être atténuées par la vente d'unités de conformité.

#### Chauffage des ménages

Le projet de règlement aurait également des répercussions régionales qui se manifesteraient au-delà de la moyenne nationale. Les maisons qui utilisent des fournaises alimentées au mazout léger peuvent payer des coûts plus élevés que celles qui utilisent d'autres formes d'énergie, comme le gaz naturel. Selon les estimations de la hausse du prix du mazout léger du tableau 28, les ménages qui utilisent le mazout léger pour le chauffage

<sup>109</sup> Statistics Canada: [Distribution of household economic accounts for income, consumption, saving and wealth of Canadian households, 2017](#).

<sup>110</sup> Ibid.

<sup>111</sup> Miller, C., and Savage, I. [Does the demand response to transit fare increases vary by income?](#) *Transport Policy*, 55 (2017) 79–86 (PDF)

<sup>112</sup> Statistics Canada: [Public Transit in Canada, 2007](#)

<sup>113</sup> Iseki, H, and Ali, R. (2014). [Net Effects of Gasoline Price Changes on Transit Ridership in U.S. Urban Areas](#) (PDF).

<sup>109</sup> Statistique Canada : [Comptes économiques du secteur des ménages répartis pour le revenu, la consommation, l'épargne et le patrimoine des ménages canadiens, 2017](#).

<sup>110</sup> Ibidem

<sup>111</sup> Miller, C., and Savage, I. [Does the demand response to transit fare increases vary by income?](#) *Transport Policy*, 55 (2017) 79–86 (PDF, disponible en anglais seulement)

<sup>112</sup> Statistique Canada : [Le transport en commun au Canada, 2007](#)

<sup>113</sup> Iseki, H, and Ali, R. (2014). [Net Effects of Gasoline Price Changes on Transit Ridership in U.S. Urban Areas](#) (PDF, disponible en anglais seulement)

estimate of \$149.<sup>114</sup> This represents a 3% to 11% increase in LFO heating costs, with a central estimate of 7%.<sup>115</sup> That said, the impact on households that primarily use LFO for home heating would vary depending on various factors such as size or type of dwelling, region, or home heating efficiency. For example, those living in rural areas would be more likely to experience negative welfare impacts from increases in heating costs, particularly as they tend to live in larger dwellings compared to urban areas.<sup>116</sup>

In contrast to other provinces in Canada, fuel oil expenditures as a share of total energy expenditures are much higher in the Atlantic Provinces. This is in part due to fuel oil being a more commonly used energy source for home heating.<sup>117</sup> For example, fuel oil is used by 78% of households in Prince Edward Island and 48% of households in Nova Scotia, and while electricity is the main home heating source in Newfoundland and Labrador and New Brunswick, fuel oil is used to a greater extent in these provinces than in the rest of Canada.<sup>118</sup> Overall, for households in the Atlantic Provinces that rely on home heating oil, it is estimated that heating costs would range from about \$95 to \$334 in 2030, with a central estimate of \$214.<sup>119</sup>

Low-income households that primarily use LFO for home heating could be particularly affected since they may not have the resources to absorb higher home heating costs. In addition, these households may not have the ability to switch to cheaper forms of home heating due to location, type of residence, or high capital costs to install a new

sont susceptibles de connaître une augmentation des coûts de chauffage d'environ 66 \$ à 232 \$ en 2030, avec une valeur centrale estimative de 149 \$<sup>114</sup>. Cela représente une augmentation de 3 à 11 % des coûts de chauffage au mazout léger, avec une valeur centrale estimative de 7 %<sup>115</sup>. Cela dit, les répercussions sur les ménages qui utilisent principalement le mazout léger pour le chauffage résidentiel varieraient selon divers facteurs comme la taille ou le type de logement, la région ou l'efficacité du chauffage. Par exemple, les personnes qui vivent en milieu rural seraient plus susceptibles de connaître des effets négatifs sur le bien-être en raison de l'augmentation des coûts de chauffage, particulièrement parce qu'elles ont tendance à vivre dans des logements plus grands comparativement aux personnes qui vivent dans des régions urbaines<sup>116</sup>.

Contrairement aux autres provinces du Canada, les dépenses reliées au mazout en proportion des dépenses totales en énergie sont beaucoup plus élevées dans les provinces de l'Atlantique. Cette situation s'explique en partie par le fait que le mazout est une source d'énergie plus couramment utilisée pour le chauffage résidentiel<sup>117</sup>. Par exemple, le mazout est utilisé par 78 % des ménages de l'Île-du-Prince-Édouard et 48 % des ménages de la Nouvelle-Écosse, et bien que l'électricité soit la principale source de chauffage résidentiel à Terre-Neuve-et-Labrador et au Nouveau-Brunswick, le mazout est utilisé dans une plus grande mesure dans ces provinces que dans le reste du Canada<sup>118</sup>. Dans l'ensemble, pour les ménages des provinces de l'Atlantique qui utilisent du mazout pour le chauffage résidentiel, il est estimé que les coûts de chauffage varieraient d'environ 95 \$ à 334 \$ en 2030, avec une valeur centrale estimative de 214 \$<sup>119</sup>.

Les ménages à faible revenu qui utilisent principalement le mazout léger pour le chauffage pourraient être particulièrement touchés. Ils pourraient ne pas avoir les ressources nécessaires pour absorber les coûts de chauffage plus élevés. De plus, ces ménages peuvent ne pas avoir la capacité de passer à des systèmes de chauffage résidentiel

<sup>114</sup> Data on household heating oil use was retrieved from Statistics Canada: [Household energy consumption, Canada and provinces](#). Estimates are based on a weighted average of households that use home heating oil across Canada.

<sup>115</sup> LFO price projections are retrieved from the Departmental Reference Case 2019.

<sup>116</sup> Rezaei, M. (2017). *Power to the people: thinking (and rethinking) energy poverty in British Columbia, Canada* (Doctoral dissertation, University of British Columbia).

<sup>117</sup> Statistics Canada: [Analysis in Brief, Inflation in Atlantic Canada fuelled more by oil-linked products](#), Spending on gasoline and fuel oil higher in Atlantic Canada, 2017.

<sup>118</sup> Statistics Canada: [Household energy consumption, Canada and provinces](#).

<sup>119</sup> Data on household heating oil use was retrieved from Statistics Canada: [Household energy consumption, Canada and provinces](#). Estimates are based on a weighted average of households that use home heating oil across the Atlantic provinces.

<sup>114</sup> Les données sur l'utilisation du mazout de chauffage des ménages ont été extraites de Statistique Canada : [Consommation d'énergie des ménages, Canada et les provinces](#). Les estimations sont fondées sur une moyenne pondérée des ménages qui utilisent le mazout domestique au Canada.

<sup>115</sup> Les projections de prix du mazout léger sont extraites du scénario de référence du Ministère 2019.

<sup>116</sup> Rezaei, M. (2017). *Power to the people : thinking (and rethinking) energy poverty in British Columbia, Canada* (thèse de doctorat, université de la Colombie-Britannique) [disponible en anglais seulement].

<sup>117</sup> Statistique Canada : [Analyse en bref, L'inflation dans le Canada atlantique est davantage alimentée par les produits liés au pétrole](#). Dépenses plus élevées au titre de l'essence et du mazout dans le Canada atlantique, 2017.

<sup>118</sup> Statistique Canada : [Consommation d'énergie des ménages, Canada et les provinces](#).

<sup>119</sup> Les données sur l'utilisation du mazout de chauffage des ménages ont été extraites de Statistique Canada : [Consommation d'énergie des ménages, Canada et les provinces](#). Les estimations sont fondées sur une moyenne pondérée des ménages qui utilisent le mazout domestique dans les provinces de l'Atlantique.

furnace/upgrade to a higher efficiency furnace. This may be particularly the case for Indigenous, visible minority, and recent immigrant households as they have a higher tendency to be disproportionately lower income than other Canadian households and may live in older and less-energy efficient dwellings as well as dwellings more in need of repair.<sup>120</sup> Furthermore, recent immigrant households tend to have higher home occupancy rates due to larger family sizes, which may necessitate larger dwellings.<sup>121,122</sup> As such, with larger dwellings, these households would require higher energy expenditures to maintain the same level of comfort in the event that home heating prices rise.

Households that own their home may have a greater ability to switch to cheaper forms of home heating than those that rent. This is because homeowners typically have more power to make energy efficiency improvements to their home compared to renters. For instance, landlords may be less inclined to pay higher upfront capital costs to install more energy efficient furnaces as tenants are often responsible for paying their own utility bill.<sup>123</sup> Moreover, as low-income households tend to have the least access to home ownership, live in older and less-energy efficient dwellings, and live in smaller dwellings that require more energy per floor area, they may be disproportionately impacted by increased fuel costs for home heating.<sup>124,125</sup>

moins coûteux en raison de l'emplacement, du type de résidence ou des coûts d'immobilisations élevés pour installer une nouvelle fournaise ou pour la remplacer par une fournaise plus efficace. Cette situation pourrait être particulièrement le cas pour les ménages autochtones, de minorités visibles et d'immigrants récents, car ils ont tendance à avoir un revenu disproportionnellement inférieur à celui des autres ménages canadiens. Ces ménages vivent généralement dans des maisons plus vieilles et moins écoénergétiques qui ont plus besoin de réparation<sup>120</sup>. De plus, les ménages d'immigrants récents ont tendance à avoir des taux d'occupation des logements plus élevés en raison de la taille plus grande des familles, ce qui peut nécessiter des logements plus grands<sup>121,122</sup>. Ainsi, avec des logements plus grands, ces ménages auraient besoin de dépenses énergétiques plus élevées pour maintenir le même niveau de confort en cas d'augmentation du prix du chauffage.

Les ménages qui sont propriétaires de leur maison ont une plus grande capacité de passer à des systèmes de chauffage moins chers que ceux qui louent. En effet, les propriétaires ont généralement plus de pouvoir pour améliorer l'efficacité énergétique de leur logement que les locataires. Par exemple, les propriétaires peuvent être moins enclins à payer des coûts d'immobilisations initiaux plus élevés pour installer des fournaises plus écoénergétiques, étant donné que ce sont souvent les locataires qui paient leur propre facture de services publics<sup>123</sup>. De plus, comme les ménages à faible revenu ont généralement moins accès à la propriété domiciliaire, vivent dans des logements plus vieux et moins écoénergétiques, et vivent dans de plus petits logements qui nécessitent plus d'énergie par superficie, ils peuvent être touchés de façon disproportionnée par l'augmentation des coûts de combustible pour le chauffage résidentiel<sup>124,125</sup>.

<sup>120</sup> Canadian Urban Sustainability Practitioners Network. (2019). [Equity Implications of Energy Poverty in Canada \(PDF\)](#).

<sup>121</sup> Ibid.

<sup>122</sup> Statistics Canada: [Data tables, 2016 Census](#).

<sup>123</sup> Davis, L. W. (2011). [Evaluating the slow adoption of energy efficient investments: are renters less likely to have energy efficient appliances \(PDF\)](#). In *The design and implementation of US climate policy* (pp. 301-316). University of Chicago Press.

<sup>124</sup> Statistics Canada: [Homeownership, mortgage debt and types of mortgage among Canadian families](#).

<sup>125</sup> Tardy, D., and Lee, B. (2019). Building related energy poverty in developed countries – Past, present, and future from a Canadian perspective. *Energy and Buildings*, 194(1), 46-61.

<sup>120</sup> Canadian Urban Sustainability Practitioners Network. (2019), [Répercussions de la pauvreté énergétique sur l'équité au Canada \(PDF\)](#).

<sup>121</sup> Ibidem

<sup>122</sup> Statistique Canada : [Tableaux de données, Recensement de 2016](#).

<sup>123</sup> Davis, L. W. (2011). [Evaluating the slow adoption of energy efficient investments : are renters less likely to have energy efficient appliances \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) [évaluation de la lenteur de l'adoption des investissements dans l'efficacité énergétique : les locataires sont moins susceptibles d'avoir des appareils ménagers plus écoénergétiques]. Dans *The design and implementation of US climate policy* (pp. 301-316). University of Chicago Press.

<sup>124</sup> Statistique Canada : [Accession à la propriété, dette hypothécaire et types d'hypothèque des familles canadiennes](#).

<sup>125</sup> Tardy, D. et Lee, B. (2019). Building related energy poverty in developed countries – Past, present, and future from a Canadian perspective (accroître la pauvreté énergétique connexe dans les pays développés – passé, présent et avenir d'un point de vue canadien). *Energy and Buildings*, 194(1), 46-61. (disponible en anglais seulement)

### Impacts on remote communities

The proposed Regulations would exempt liquid fossil fuels supplied to non-industrial remote communities in order to minimize the potential for disproportionate impacts to occur.

### Employment impacts

It is estimated that the proposed Regulations could create job opportunities in sectors that may benefit from generating credit revenue (e.g. clean technology), and lost job opportunities in other sectors that are primary suppliers or that use liquid fuels (e.g. oil and gas). A full employment analysis has not been conducted because GBA+ impacts would depend on the actual compliance strategies chosen and would depend on the characteristics of the specific populations employed at firms or facilities that may be affected. For example, it is assumed in the analysis that increased demand for low-carbon fuels would be met by imports. However, if low-carbon fuels are supplied domestically, this could result in positive employment impacts in low-carbon fuel sectors. Young and middle-aged men would be at the greatest advantage to benefit from employment opportunities within these sectors.<sup>126,127</sup>

Job opportunities in the oil and gas, or freight transport sectors are expected to be negatively impacted given that the proposed Regulations would increase production costs for these sectors and would decrease demand for fossil fuel products. Canada's oil refining sector as an example, employs a high proportion of middle-aged men compared to the average working-age population, this group may face an increased risk of job scarcity due to the proposed Regulations.<sup>128</sup> When searching for new employment, older workers in Canada (especially those aged between

### Répercussions sur les collectivités éloignées

Le projet de règlement exempterait les combustibles fossiles liquides fournis aux collectivités éloignées non industrielles afin de minimiser les répercussions potentiellement disproportionnées qu'elles auraient pu subir.

### Répercussions sur l'emploi

Il est estimé que le projet de règlement pourrait créer des possibilités d'emploi dans les secteurs qui pourraient bénéficier de revenus de la création d'unités de conformité (par exemple les technologies propres), mais aussi des possibilités d'emploi perdues dans d'autres secteurs qui sont des fournisseurs principaux ou qui utilisent des combustibles liquides (par exemple le pétrole et le gaz). Une analyse du plein emploi n'a pas été effectuée parce que les répercussions de l'ACS+ dépendraient des stratégies de conformité réellement choisies et des caractéristiques des populations particulières employées dans les entreprises ou les installations qui pourraient être touchées. Par exemple, il est présumé dans l'analyse que les importations répondraient à la demande accrue de combustibles à faible IC. Cependant, si des combustibles à faible IC sont fournis à l'échelle nationale, cela pourrait avoir une incidence positive sur l'emploi dans les secteurs des combustibles à faible IC. Les jeunes hommes et les hommes d'âge moyen seraient les mieux placés pour profiter des possibilités d'emploi dans ces secteurs.<sup>126,127</sup>

Il est attendu que les possibilités d'emploi dans les secteurs du pétrole et du gaz ou du transport de marchandises soient touchées négativement, étant donné que le projet de règlement augmenterait les coûts de production de ces secteurs et diminuerait la demande de produits à base de combustibles fossiles. Le secteur du raffinage du pétrole au Canada, par exemple, emploie une forte proportion d'hommes d'âge moyen comparativement à la moyenne de la population en âge de travailler. Par conséquent, ce groupe pourrait faire face à un plus grand risque de pénurie d'emplois en raison du projet de règlement.<sup>128</sup>

<sup>126</sup> Statistics Canada: [Labour force characteristics by industry](#)

<sup>127</sup> Electricity Human Resources Canada. (2017). [Profile of women working in the clean energy sector in Canada \(PDF\)](#).

<sup>128</sup> Conference Board of Canada. (2011). [Canada's Petroleum Refining Sector: An Important Contributor Facing Global Challenges](#).

<sup>126</sup> Statistique Canada : [Caractéristiques de la population active selon l'industrie](#)

<sup>127</sup> Ressources humaines, industrie électrique du Canada. (2017), [Profile of women working in the clean energy sector in Canada \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) [profil des femmes travaillant dans le secteur de l'énergie propre au Canada].

<sup>128</sup> Conference Board du Canada. (2011). [Canada's Petroleum Refining Sector: An Important Contributor Facing Global Challenges \(le secteur canadien du raffinage du pétrole. Un contributeur important aux défis mondiaux\) \[disponible en anglais seulement\]](#).



55 and 64) face unique barriers including ageism; lack of education and access to training; difficulty finding and applying to jobs; health issues, work-life balance issues, and lack of workplace accommodations.<sup>129,130,131</sup> Facilities within rural communities may also be adversely impacted. Rural facilities often contribute to rural economies by providing high-paying salaries, municipal tax proceeds, and infrastructure investments. As such, reductions in industrial activity, salaries, and jobs could potentially negatively affect economic activity and population retention in rural communities.

### Environmental impacts

A consequence of climate change is the increased frequency, intensity and/or duration of extreme weather events, which increases risks for vulnerable populations such as children, seniors, low-income earners and the homeless, as well as communities in areas exposed to natural hazards. These impacts include increased demands on health care services, disruption of social networks, damage to, or unavailability of, housing, shelter and other physical infrastructure (e.g. hospitals, grocery stores, telecommunications).<sup>132</sup> Incremental damages incurred as a result of an increase in GHG emissions are considered to be distributed globally. There are two unique aspects to climate change: (1) it involves a global externality, where emissions anywhere in the world contribute to global damages; and (2) the only way to effectively address climate change is through global action. The proposed Regulations, in combination with actions in the PCF, would help to minimize the impacts of climate change globally. These measures could also minimize the impacts of climate change on potentially vulnerable groups in Canada, and contribute to a resilient Canadian economy.

Lorsqu'ils cherchent un nouvel emploi, les travailleurs plus âgés au Canada (surtout ceux âgés de 55 à 64 ans) font face à des obstacles uniques, notamment l'âgeisme, le manque de scolarité et d'accès à la formation, la difficulté à trouver et à postuler des emplois, les problèmes de santé, la conciliation travail-vie personnelle et le manque de mesures d'adaptation en milieu de travail<sup>129,130,131</sup>. Les installations au sein des collectivités rurales sont également susceptibles d'être négativement touchées. Les installations en milieu rural contribuent souvent aux économies rurales en accordant des salaires avantageux, en payant des taxes municipales et en effectuant des investissements dans les infrastructures. Les réductions au chapitre de l'activité industrielle, des salaires et des emplois pourraient potentiellement nuire à l'activité économique et à la rétention de la population dans les collectivités rurales.

### Répercussions sur l'environnement.

L'une des conséquences des changements climatiques est l'augmentation de la fréquence, de l'intensité ou de la durée des phénomènes météorologiques extrêmes. Cela augmente les risques pour les populations vulnérables comme les enfants, les personnes âgées, les personnes à faible revenu et les sans-abri, ainsi que les collectivités vivant dans des zones exposées aux risques naturels. Ces répercussions comprennent l'augmentation de la demande de services de santé, la perturbation des réseaux sociaux, l'endommagement ou le manque de logements et de refuges et d'autres infrastructures physiques (par exemple hôpitaux, épicerie, télécommunications)<sup>132</sup>. Les dommages différentiels résultant d'une augmentation des émissions de GES sont considérés être répartis à l'échelle mondiale. Il y a deux aspects uniques aux changements climatiques : (1) cela implique une externalité mondiale, où les émissions partout dans le monde contribuent aux dommages à l'échelle mondiale; (2) la seule façon de lutter efficacement contre les changements climatiques est de prendre des mesures à l'échelle mondiale. Le projet de règlement, combiné aux mesures prévues dans le Cadre pancanadien, aiderait à minimiser les répercussions des changements climatiques à l'échelle mondiale. Ces mesures pourraient également minimiser les répercussions des changements climatiques sur les groupes potentiellement vulnérables au Canada, et contribuer à la résilience de l'économie canadienne.

<sup>129</sup> Statistics Canada (2008), First Results from the Survey of Older Workers, by Pignal, J., Arrowsmith, S., and Ness, A., page 20, Ottawa.

<sup>130</sup> Statistics Canada (2018), Labour Force Survey, CANSIM Table 282-0004.

<sup>131</sup> Federal/Provincial/Territorial Ministers Responsible for Seniors (2012), Age-Friendly Workplaces: Promoting Older Worker Participation, Human Resources and Skills Development Canada, Gatineau.

<sup>132</sup> Government of Canada, "[Climate change and health: Populations at risk.](#)"

<sup>129</sup> Statistique Canada (2008). Premiers résultats de l'Enquête sur les travailleurs âgés, 2008. Par Pignal, J., Arrowsmith, S., et Ness, A., page 20, Ottawa

<sup>130</sup> Statistique Canada (2018), Enquête sur la population active, Tableau CANSIM 282-0004.

<sup>131</sup> Forum fédéral, provincial et territorial des ministres responsables des aînés (2012), Milieux de travail amis des aînés : Promouvoir la participation des travailleurs âgés, Ressources humaines et Développement des compétences Canada, Gatineau.

<sup>132</sup> Gouvernement du Canada, « [Les changements climatiques et la santé : Population à risque.](#) »

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations would not directly impact Canadian small businesses. No mandatory regulated parties are considered small businesses. Furthermore, as required by CEPA, primary suppliers that produce or import less than 400 m<sup>3</sup> of liquid fossil fuel per year would not be subject to the requirements of the proposed Regulations. However, it is possible that some of the businesses that choose to opt in to this regulatory regime by becoming voluntary participants may be considered small businesses. The costs incurred by voluntary participants due to the proposed Regulations do not represent compulsory regulatory costs for small businesses, as these facilities have the discretion to choose to participate. It is likely that any small business that voluntarily participates in the proposed Regulations would do so in order to generate revenue through the sale of credits that would be greater than any costs incurred. Thus, the proposed Regulations are expected to benefit any small businesses that choose to opt in.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule applies since there is a net incremental increase in administrative burden on business. The proposed Regulations would result in a new regulatory title and would be considered an “IN” under the Government of Canada’s one-for-one rule, meaning that the proposed Regulations would increase administrative burden costs on businesses. However, as the proposed Regulations would also incorporate the renewable fuel content requirements set out under the federal RFR, this new regulatory title would be offset by the proposed repeal (an “OUT”) of the existing federal RFR. This would result in a net neutral impact on regulatory titles as per the Government of Canada’s one-for-one rule.<sup>133</sup>

Under the proposed Regulations, only primary suppliers would be subject to administrative requirements. While other parties, such as renewable fuel producers and importers, can voluntarily create credits, and would incur administrative requirements if they choose to participate in the credit market, it is expected that they would do so only where the benefit is greater than the cost of participating. Therefore, the one-for-one rule analysis only accounts for the administrative requirements that would be imposed on primary suppliers. As per the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) guidance, if a regulatory change provides more than one option for compliance or reporting for a single regulatory requirement, the

<sup>133</sup> In accordance with Canada’s *Red Tape Reduction Regulations*, all cost estimates in this section are presented in 2012 Canadian dollars using a 7% discount rate and a discounting base year of 2012.

### *Lentille des petites entreprises*

L’analyse de la lentille des petites entreprises conclut que le projet de règlement n’affectera aucune des petites entreprises au Canada. Aucune des parties réglementées par les exigences n’est considérée comme une petite entreprise. De plus, en vertu de la LCPE les fournisseurs principaux qui produisent ou importent moins de 400 m<sup>3</sup> de combustibles fossiles liquides par année ne seraient pas assujettis à la réglementation. Toutefois, il se peut que certaines des entreprises qui choisissent d’adhérer à ce régime réglementaire en devenant des participants volontaires soient considérées comme des petites entreprises. Les coûts encourus par les participants volontaires en raison de leur adhésion au projet de règlement ne représentent pas des coûts obligatoires associés à la réglementation pour les petites entreprises, car ces installations ont la discrétion de choisir d’y participer. Il est probable que toute petite entreprise qui participe volontairement au projet de règlement le fasse de façon à générer des revenus par le biais de la vente des unités de conformité qui seraient supérieures aux coûts engagés. On s’attend donc à ce que le projet de règlement profite à toutes les petites entreprises qui choisissent d’y adhérer.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » s’applique puisqu’il y a une augmentation nette du fardeau administratif pour les entreprises. Le projet de règlement serait un nouveau règlement, il serait considéré comme un « AJOUT » sous la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada, ce qui signifie que le projet de règlement augmenterait les coûts administratifs des entreprises. Cependant, comme le projet de règlement intégrerait également les exigences relatives à la teneur en carburant renouvelable énoncées dans le RCR fédéral, ce nouveau règlement serait compensé par l’abrogation proposée (une « SUPPRESSION ») du RFR fédéral actuel. Cela se traduirait par un impact net neutre sur l’ensemble des règlements conformément à la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada<sup>133</sup>.

En vertu du projet de règlement, seuls les fournisseurs principaux seraient assujettis à des exigences d’ordre administratif. Alors que d’autres parties comme les producteurs et importateurs de carburants renouvelables peuvent volontairement créer des unités de conformité, elles subiraient des obligations administratives uniquement si elles choisissent de participer au marché des unités de conformité et on s’attend à ce qu’elles le fassent uniquement si l’avantage dépasse le coût de la participation. Par conséquent, l’analyse de la règle du « un pour un » tient seulement compte des exigences d’ordre administratif qui s’appliqueraient aux fournisseurs principaux. Conformément à la Directive du Secrétariat du Conseil du

<sup>133</sup> Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse* du Canada, toutes les estimations de coûts dans cette section sont présentées en dollars canadiens de 2012 en utilisant un taux d’actualisation de 7 % et une année de base de 2012.

rule applies only to the option that imposes the lowest administrative costs.<sup>134</sup> Given this, it is assumed that primary suppliers would choose to purchase credits.

The administrative costs that would result from implementation of the proposed Regulations are primarily tied to the ongoing record-keeping requirements, reporting, submitting information on credit creation activities, and third party auditing of reports. The proposed Regulations would require primary suppliers to submit annual reports including a compliance report, a fossil fuel production report, and validation and verification reports. This is estimated to range from an average of 8 to 90 hours per company per year, depending on the type of report. For legal contracting, it is estimated that it would take about 4 hours on average at a frequency of 8 times per company per year. Primary suppliers would also be required to submit a one-time registration report to the Department to register as a participant under the proposed Regulations. In addition, management, scientists, engineers, analysts, accountants, lawyers and auditors would be required to learn about the proposed Regulations. It is assumed that it would take about 6 hours per company to register and between an average of 8 to 90 hours per company to learn about the proposed Regulations.

The proposed Regulations would also incorporate the existing volumetric content requirements that are in the federal RFR, which currently require an average 5% renewable fuel content in gasoline and 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil. Incorporating RFR requirements into the proposed Regulations and repealing the RFR itself would not impose new administrative burden on businesses (i.e. the existing RFR requirements would be carried over to the proposed Regulations without change), but this would decrease administrative burden.

The last compliance period for the RFR would be 2022. The final reporting and true-up period would be in 2023, and the RFR would be repealed in 2024. As of 2023, RFR stakeholders (e.g. fossil fuel and renewable fuel producers and importers) would no longer be required to keep records and submit compliance unit account books. In addition, they would no longer be required to keep records or submit reports for Schedule 4 (Annual Report from a Primary Supplier), Schedule 5 (Annual Report from a

trésor (SCT), si une modification réglementaire fournit plus d'une option de conformité ou de présentation de rapports pour une même exigence réglementaire, la règle s'applique uniquement à l'option qui impose les coûts administratifs les plus bas<sup>134</sup>. Compte tenu de cela, on présume que les fournisseurs principaux choisiraient d'acheter des unités de conformité.

Les coûts administratifs qui résulteraient de la mise en œuvre du projet de règlement sont principalement liés aux exigences récurrentes de tenue de dossiers, de rapports, de soumission de renseignements sur les activités de création d'unités de conformité et de vérification des rapports par des tiers. Le projet de règlement exigerait des fournisseurs principaux qu'ils présentent des rapports annuels, notamment un rapport de conformité, un rapport sur la production de combustibles fossiles ainsi que des rapports de validation et de vérification. Le temps nécessaire à la réalisation de ces activités est estimé à une moyenne de 8 à 90 heures par année, par entreprise, selon le type de rapport. En ce qui concerne les exigences juridiques relatives à la passation de contrat ou de marché, on estime qu'il faudrait environ 4 heures en moyenne à une fréquence de 8 fois par année, par entreprise. Les fournisseurs principaux seraient aussi tenus de présenter un rapport d'enregistrement ponctuel au Ministère pour s'enregistrer en tant que participants en vertu du projet de règlement. De plus, les cadres supérieurs, les scientifiques, les ingénieurs, les analystes, les comptables, les avocats et les vérificateurs seraient tenus de se renseigner au sujet du projet de règlement. On présume qu'il faudrait environ 6 heures par entreprise pour s'enregistrer et environ une moyenne de 8 à 90 heures par entreprise pour en apprendre au sujet du projet de règlement.

Le projet de règlement intégrerait aussi les exigences relatives à la teneur en carburant renouvelable énoncées dans le RCR, qui exige actuellement un volume moyen de carburant renouvelable de 5 % dans l'essence et de 2 % dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. L'intégration des exigences du RCR dans le projet de règlement et l'abrogation du RCR lui-même n'imposeraient pas de nouveau fardeau administratif aux entreprises (c'est-à-dire que les exigences du RCR existantes seraient reportées au projet de règlement sans changement), mais cela réduirait plutôt le fardeau administratif.

La dernière période de conformité pour le RCR serait l'année 2022. La dernière période de déclaration et de réajustement des unités de conformité serait en 2023, et le RCR serait abrogé en 2024. À compter de 2023, les intervenants assujettis au RCR (par exemple les producteurs et les importateurs de combustibles fossiles et de combustibles renouvelables) ne seraient plus tenus de tenir à jour des registres et de soumettre des livres comptables sur les unités de conformité du RCR. De plus, ils ne seraient plus

<sup>134</sup> TBS guidance on "Policy on Limiting Regulatory Burden on Business."

<sup>134</sup> Politique du SCT sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises.

Participant), and Schedule 7 (Annual Report from a Renewable Fuel Producer or Importer), or complete Schedule 3 (Auditor's Report) auditing as of 2024. The one-for-one rule analysis presented here is based on the proposed regulatory design that was presented to stakeholders in the June 2020 consultations, which had a last compliance period for the RFR in 2021, final reporting and true-up period in 2022, and repeal in 2023. This change could not be incorporated into this analysis in time for the *Canada Gazette*, Part I publication. Therefore, administrative costs and cost savings presented in this analysis would be slightly overestimated but the results are not expected to be significantly different. This design change will be incorporated into the one-for-one rule analysis presented alongside the final Regulations, when published in the *Canada Gazette*, Part II.

The proposed Regulations would regulate a total of 39 primary suppliers, 21 out of 39 are already regulated under the RFR. Administrative costs would be borne by all 39 primary suppliers regulated under the proposed Regulations. The RFR regulates a total of 58 stakeholders, 27 out of 58 were primary suppliers and 31 out of 58 were renewable fuel suppliers. All 58 stakeholders under the RFR would incur administrative cost savings (including the 21 primary suppliers that would now be regulated under the proposed Regulations).

The total net present value administrative costs for all 45 primary suppliers (18 that would be newly regulated under the proposed Regulations and 27 that were previously regulated under the RFR) over a 10-year time frame (2021 to 2031) are estimated at \$2,459,000, or \$55,000 per company, though the cost per company would be lower or negative for the 27 primary suppliers that were previously regulated under the RFR and higher for the 18 primary suppliers that were not. The present value of the administrative cost savings for all 31 renewable fuel suppliers no longer regulated under the RFR are estimated at \$388,000 or \$13,000 per company over the 10-year time frame. Therefore, the total net present value of the administrative cost increases are estimated at \$2,071,000 for all 76 stakeholders (31 renewable fuel producers and 45 primary suppliers), or \$27,000 per company, for the proposed

obligés de tenir des registres et de présenter des rapports pour l'annexe 4 (Rapport annuel d'un fournisseur principal), l'annexe 5 (Rapport annuel d'un participant) et l'annexe 7 (Rapport annuel d'un producteur ou importateur de carburant renouvelable), ou compléter la vérification de l'annexe 3 (Rapport de l'auditeur) à partir de 2024. Cette vérification « un pour un » porte sur la conception réglementaire proposée qui a été présentée aux parties prenantes lors des consultations de juin 2020, qui comportait une dernière période de conformité pour le RCR en 2021, une dernière période de déclaration et de réajustement en 2022 et l'abrogation en 2023. Ce changement n'a pu être intégré à cette analyse à temps pour la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ainsi, les coûts administratifs et les économies de coûts présentés dans cette analyse seraient légèrement surestimés, mais les résultats ne devraient pas être significativement différents. Cette modification de conception sera intégrée à l'analyse « un pour un » qui accompagnera la publication de la version définitive du règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Le projet de règlement réglerait un total de 39 fournisseurs principaux, 21 sur 39 étant déjà réglementés en vertu du RCR. Des coûts administratifs seraient subis par les 39 fournisseurs principaux réglementés en vertu du projet de règlement. Le RCR réglemente un total de 58 parties prenantes, 27 sur 58 étaient des fournisseurs principaux et 31 sur 58 étaient des fournisseurs de carburant renouvelable. Les 58 intervenants visés par le RCR entraîneraient des économies de coûts administratifs (y compris les 21 fournisseurs principaux qui seraient maintenant réglementés en vertu du projet de règlement).

La valeur nette actualisée des coûts administratifs pour les 45 fournisseurs principaux (18 qui seraient nouvellement réglementés en vertu du projet de règlement et 27 qui étaient auparavant réglementés en vertu du RCR) sur une période de 10 ans (2021 à 2031) sont estimés à 2 459 000 \$, ou 55 000 \$ par entreprise, bien que le coût par entreprise soit inférieur ou négatif pour les 27 fournisseurs principaux qui étaient auparavant réglementés par le RCR et plus élevé pour les 18 fournisseurs principaux qui ne l'étaient pas. La valeur actualisée des économies de coûts administratifs pour les 31 fournisseurs de carburant renouvelable qui ne sont plus réglementés par le RCR est estimée à 388 000 \$ ou 13 000 \$ par entreprise sur la période de 10 ans. Par conséquent, la valeur nette actualisée des augmentations totales des coûts administratifs est estimée à 2 071 000 \$ pour les 76 intervenants

Regulations and the repeal of the RFR (an overall net “IN” under the one-for-one rule).<sup>135</sup>

## Regulatory cooperation and alignment

### *International*

Canada is working in partnership with the international community to implement the Paris Agreement, to support the goal of limiting temperature rise this century to well below 2°C and pursuing efforts to limit the temperature increase to 1.5°C. As part of its commitments made under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030. The Government of Canada has also committed to achieving net-zero emissions by 2050. The proposed Regulations would contribute to these GHG reduction targets.

No other jurisdictions have national regulations that are similar to the proposed Regulations. The EU has a similar policy in place called the Fuel Quality Directive that requires fuel suppliers to reduce lifecycle GHG emissions from fuels by up to 10% by 2020. The Fuel Quality Directive works in tandem with the EU Renewable Energy Directive, which stipulates that the share of biofuels in the transportation sector should be 10% (by energy content) for each member country by 2020. Some aspects of the proposed Regulations would align. For example, the proposed Regulations would have similar sustainability criteria as the EU’s Fuel Quality Directive in order to mitigate indirect land-use change impacts. However, despite similar objectives, the overall policy approach would differ from the EU.

### *United States*

The United States does not have a national regulation that targets the lifecycle emissions of fossil fuel production. However, it does have the Renewable Fuel Standard (RFS), which requires a minimum volume of renewable

(31 producteurs de carburant renouvelable et 45 fournisseurs principaux), ou 27 000 \$ par entreprise, pour le projet de règlement et l’abrogation du RCR (un montant net global « AJOUT » selon la règle du « un pour un »)<sup>135</sup>.

## Coopération et harmonisation en matière de réglementation

### *Échelle internationale*

Le Canada travaille en partenariat avec la communauté internationale à la mise en œuvre de l’Accord de Paris, pour respecter l’objectif visant à limiter la hausse des températures mondiales du présent siècle bien en deçà de 2 °C et à poursuivre les efforts pour la limiter à 1,5 °C. Dans le cadre de ses engagements pris en vertu de l’Accord de Paris, le gouvernement du Canada est déterminé, d’ici 2030, à réduire les émissions de GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005. Le projet de règlement contribuerait à l’atteinte de ces cibles de réduction des GES.

Aucune autre juridiction n’a de réglementation nationale similaire au projet de règlement. L’Union européenne (UE) dispose d’une politique semblable, connue sous le nom Directive sur la qualité des carburants, qui exige des fournisseurs de combustibles qu’ils réduisent leurs émissions de GES tout au long du cycle de vie jusqu’à 10 % d’ici 2020. La Directive sur la qualité des carburants est appliquée conjointement avec la Directive de l’UE sur l’énergie produite à partir des sources renouvelables, qui stipule que la part des biocarburants dans le secteur des transports devrait être de 10 % (par contenu énergétique) pour chaque État membre d’ici 2020. Certains aspects du projet de règlement seraient harmonisés avec l’approche européenne. Par exemple, le projet de règlement comprendrait des critères de durabilité semblables à ceux de la Directive sur la qualité des carburants de l’UE afin d’atténuer les incidences des changements indirects dans l’utilisation des terres. Cependant, malgré des objectifs similaires, l’approche politique globale serait différente de celle de l’UE.

### *États-Unis*

Les États-Unis ne disposent pas d’un règlement national qui cible les émissions au cours du cycle de vie de la production des combustibles fossiles. Toutefois, ils ont mis en place la Renewable Fuel Standard (Norme sur les

<sup>135</sup> The non-rounded increase in net administrative costs for the 45 primary suppliers was estimated at \$2,459,245, or \$54,650 per business and administrative cost savings for the 31 renewable fuel suppliers was estimated at \$387,973, or \$12,515 per business. The total non-rounded increase in net administrative costs was estimated at \$2,071,272, or \$27,254 per business for all 76 stakeholders under the proposed Regulations and the RFR.

<sup>135</sup> L’augmentation non arrondie des coûts administratifs nets pour les 45 fournisseurs principaux a été estimée à 2 459 245 \$, soit 54 650 \$ par entreprise, et les économies de coûts administratifs pour les 31 fournisseurs de carburants renouvelables ont été estimées à 387 973 \$, soit 12 515 \$ par entreprise. L’augmentation totale non arrondie des coûts administratifs nets a été estimée à 2 071 272 \$, soit 27 254 \$ par entreprise pour les 76 intervenants en vertu du projet de règlement et du RCR.

fuel content in transportation fuel sold domestically.<sup>136</sup> The proposed Regulations would not have any linkage to the RFS, as the two programs would be different in GHG reduction strategies. The proposed Regulations would provide an incentive to increase low-carbon fuel blending; however, the obligated parties would determine lifecycle carbon-intensity strategies.

California and Oregon have also enacted regulations that target CI reductions. California's Low Carbon Fuel Standard (LCFS) was enacted in 2007, with a target of reducing the CI of transportation fuels at least 10% by 2020. In 2018, the California Air Resource Board approved amendments to the regulation, which requires fuel suppliers to reduce the CI of transportation fuels (petroleum fuels and those replacing them) they supply by at least 20% by 2030, from a 2010 baseline. Oregon's Clean Fuel Program took effect in 2016 and requires a reduction in the annual average CI of Oregon's transportation fuels (gasoline and diesel) by 10% from the 2015 level by 2025. It has similar objectives and approaches to California's Low Carbon Fuel Standard and the proposed Regulations.

On June 26, 2019, the Minister of Environment and Climate Change and the Chair of the California Air Resources Board signed a new cooperation agreement to advance clean transportation. The agreement commits Canada and California to work together on their respective regulations to cut down on GHG pollution. Canada and California also committed to share best practices and technical information about regulating cleaner fuels, building on California's Low Carbon Fuel Standard, Canada is also developing the proposed Regulations as part of this initiative.<sup>137</sup>

Despite similar objectives and approaches, the proposed Regulations would have several design elements specific to Canada. One such variation is the accounting of land use change while determining lifecycle CI of fuels. The California and Oregon regimes also differ partly because the proposed Regulations are targeting fuels not limited to transportation. The proposed Regulations and the

carburants renouvelables), qui exige un volume minimal de combustibles renouvelables dans les carburants de transport vendus à l'échelle nationale<sup>136</sup>. Le projet de règlement n'aurait aucun lien avec la Renewable Fuel Standard, car les deux programmes différencieraient relativement à leurs stratégies de réduction des GES. Le projet de règlement offrirait un incitatif visant à accroître la teneur en combustibles à faible IC; toutefois, les parties visées par les exigences établiraient leur propre stratégie relative à l'IC au cours du cycle de vie.

La Californie et l'Oregon ont aussi adopté des dispositions réglementaires qui ont comme objectif des réductions de l'IC. La Low Carbon Fuel Standard (norme LCFS) de la Californie a été adoptée en 2007, et son objectif est de réduire l'IC des carburants de transport au moins de 10 % d'ici 2020. En 2018, la California Air Resource Board a approuvé des modifications au règlement, qui exigent des fournisseurs de carburants qu'ils réduisent d'au moins 20 % d'ici 2030 l'IC sur le cycle de vie des carburants utilisés pour le transport en Californie par rapport aux niveaux de 2010. Le Programme des combustibles propres de l'État de l'Oregon est entré en vigueur en 2016 et exige une réduction de la moyenne annuelle de l'IC des combustibles de transport en Oregon (essence et diesel) de 10 % par rapport aux niveaux de 2015 d'ici 2025. Le programme comprend des objectifs et des approches semblables à ceux de la norme Low Carbon Fuel Standard et du projet de règlement.

Le 26 juin 2019, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique et le président de la California Air Resources Board ont signé un protocole d'entente de collaboration pour faire avancer le dossier des transports non polluants. Selon le protocole, le Canada et la Californie s'engagent à travailler ensemble à l'élaboration de leur réglementation respective pour réduire la pollution causée par les émissions de GES. Le Canada et la Californie sont aussi déterminés à échanger des pratiques exemplaires et des renseignements techniques sur la réglementation des combustibles moins polluants, en s'appuyant sur la norme Low Carbon Fuel Standard de la Californie, et le Canada travaille aussi à l'élaboration du projet de règlement dans le cadre de cette initiative<sup>137</sup>.

Malgré des objectifs et des approches semblables, le projet de règlement comprendrait plusieurs éléments de conception uniques au Canada. L'une de ces différences est la comptabilisation des changements dans l'utilisation des terres tout en déterminant l'IC sur le cycle de vie des combustibles. Les régimes de la Californie et de l'Oregon diffèrent aussi en partie du projet de règlement, car ce

<sup>136</sup> [Renewable Fuel Standard, U.S. Department of Energy](#)

<sup>137</sup> News release from Environment and Climate Change Canada. "Canada and California team up to tackle vehicle climate pollution." June 26, 2019.

<sup>136</sup> [Renewable Fuel Standard, U.S. Department of Energy \(disponible en anglais seulement\)](#)

<sup>137</sup> Publication d'une nouvelle d'Environnement et Changement climatique Canada, le 26 juin 2019. « Le Canada et la Californie font équipe pour lutter contre la pollution climatique causée par les véhicules. »

California and Oregon programs would not have any interactions in the credit trading system.

#### Provinces and territories

The PCF was adopted by the Prime Minister and most First Ministers in December 2016. It sets out a collective plan to reduce GHG emissions, grow the economy and adapt to climate change. The proposed Regulations would be implemented as part of the PCF.

The proposed Regulations would aim to ensure compatibility with other federal and provincial policies such as federal and provincial carbon pricing systems, and BC's RLCFRR. Participants would be able to create and bank credits for actions that include current federal and provincial renewable fuel regulatory requirements and BC's RLCFRR. For GHG emission reduction projects, the proposed Regulations would recognize the following projects that reduce the CI of fossil fuels as eligible for credit creation:

- a project that enables the creation of credits under federal, provincial or territorial carbon pollution pricing systems; and
- a project that meets the criteria for Compliance Category 1 and that creates credits under BC's RLCFRR, such as co-processing biocrudes at a refinery.

The proposed Regulations allow for credit creation opportunities, even if a given project generate credits in another program (e.g. federal or provincial offset programs). However, it is important to note that different programs may decide not to provide credits for the same actions. Stakeholders seeking clarity should contact the programs they are interested in to determine if CFS credit creation would make a project ineligible for that particular program.

Quantification methodologies developed for credits in Compliance Category 1 would be made available and maintained by the Department. New quantification methodologies will be developed by a team of technical experts including Departmental representatives and reviewed by a broader consultative committee that includes stakeholders in industry, academia, other technical experts, etc. The

dernier vise les combustibles sans se limiter au secteur des transports. Le projet de règlement et les programmes de la Californie et de l'Oregon n'auraient aucune interaction dans le système d'échange de crédits.

#### Provinces et territoires

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique (CPC) a été adopté par le premier ministre du Canada et la majorité des premiers ministres provinciaux et territoriaux en décembre 2016. Ce cadre établit un plan collectif pour réduire les émissions de GES, faire croître l'économie et favoriser l'adaptation aux changements climatiques. Le projet de règlement s'inscrit dans la mise en œuvre du CPC.

Le projet de règlement veillerait aussi à assurer la compatibilité avec les autres politiques fédérales et provinciales, comme les systèmes de tarification de la pollution par le carbone des gouvernements fédéral et provinciaux et le RLCFRR. Les participants pourraient créer et accumuler des unités de conformité pour les mesures qui respectent les exigences réglementaires actuelles des gouvernements fédéral et provinciaux pour les combustibles renouvelables et le RLCFRR de la Colombie-Britannique. En ce qui a trait aux projets de réduction des émissions de GES, le projet de règlement reconnaîtrait l'admissibilité à la création d'unités de conformité des projets suivants qui réduisent l'IC des combustibles fossiles :

- Les projets qui permettent la création d'unités de conformité en vertu des systèmes de tarification de la pollution par le carbone des gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux.
- Les projets qui respectent les critères de la catégorie de conformité 1 et qui créent des crédits en vertu du RLCFRR de la Colombie-Britannique, comme le traitement conjoint des biobruts dans une raffinerie.

Le projet de règlement offre des occasions de création d'unités de conformité, même si un projet donné crée des crédits dans un autre programme (par exemple des programmes de crédits compensatoires fédéraux ou provinciaux). Toutefois, il est important de souligner que différents programmes pourraient décider de ne pas accorder de crédits pour les mêmes mesures. Les intervenants qui veulent obtenir des précisions à ce sujet devraient communiquer avec les responsables des programmes qui les intéressent pour déterminer si la création d'unités de conformité selon le présent projet de règlement rendrait le projet inadmissible à ce programme particulier.

Des méthodes de quantification conçues pour les unités de conformité de la catégorie de conformité 1 seraient disponibles et mises à jour par le Ministère. De nouvelles méthodes de quantification seront élaborées par une équipe d'experts techniques, notamment des représentants du Ministère, et seront examinées par un comité consultatif élargi qui comprend des intervenants de

development of new methodologies would take into consideration existing emission reduction accounting methodologies or offset protocols in other jurisdictions including offset protocols in provinces and territories. In development of the quantification methodologies, the Department will consider alignment with the CFS quantification methodologies and offset protocols of other jurisdictions; however, it is expected that the quantification approaches would differ on a national level when compared to provincial or territorial specific quantification methodologies. The Department would make the final determination on the addition of any new quantification methodologies, after having consulted the broader committee of technical experts.

### *Strategic environmental assessment*

The proposed Regulations have been developed under the PCF. A strategic environmental assessment (SEA) was completed for this framework in 2016.<sup>138</sup> The SEA concluded that proposals under the framework will reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy (FSDS) goal of effective action on climate change.<sup>139</sup>

### *Rationale*

GHGs are primary contributors to climate change. The extraction, processing and combustion of fossil fuels is one of the largest sources of GHG emissions in Canada. Canada intends to exceed its current commitment under the Paris Agreement to reduce GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030 and achieve the goal of net-zero emissions by 2050. Canada also made a commitment with provinces and territories to reduce GHGs under the PCF. To achieve these goals, a number of GHG reduction measures have been implemented or proposed, including the proposed Regulations.

The proposed Regulations would require liquid fossil fuel primary suppliers (i.e. producers and importers) to reduce the CI of liquid fossil fuels they produce and import in Canada by 12 gCO<sub>2</sub>e/MJ from 2016 intensity levels by 2030. The proposed Regulations are intended to be a flexible, performance-based policy tool that reduces the CI of liquid fossil fuels supplied in Canada. The proposed Regulations incorporate, but also improve upon the federal

l'industrie, du milieu universitaire, d'autres experts techniques, etc. L'élaboration de nouvelles méthodes prendrait en compte les méthodes existantes de comptabilisation de réduction des émissions ou les protocoles de compensation existants dans d'autres administrations, notamment les protocoles de compensation dans les provinces et les territoires. Lors de l'élaboration des méthodes de quantification pour le projet de règlement, le Ministère considèrera l'harmonisation avec les méthodes de quantification et les protocoles de compensation provenant d'autres administrations; toutefois, on s'attend à ce que les approches nationales en matière de quantification diffèrent des méthodes de quantification propres aux provinces ou aux territoires. Le Ministère prendrait la décision définitive concernant l'ajout de toute nouvelle méthode de quantification après avoir consulté le comité élargi d'experts techniques.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Le projet de règlement a été élaboré dans le contexte du Cadre pancanadien. Une évaluation environnementale stratégique (EES) de ce cadre a été réalisée en 2016.<sup>138</sup> L'EES a conclu que les propositions en vertu du cadre contribueront à la réduction des émissions de GES et sont compatibles avec l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) 2016-2019 visant à prendre des mesures efficaces pour contrer les changements climatiques.<sup>139</sup>

### *Justification*

Les GES sont les principaux facteurs contribuant aux changements climatiques. L'extraction, le traitement et la combustion des combustibles fossiles comptent parmi les sources les plus importantes d'émissions de GES au Canada. Le Canada a l'intention de dépasser son engagement en vertu de l'Accord de Paris de réduire les émissions de GES de 30 % par rapport aux niveaux de référence de 2005, d'ici 2030 et d'atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050. Le Canada s'est aussi engagé avec les provinces et les territoires à réduire les GES en vertu du Cadre pancanadien (CPC). Pour atteindre ces objectifs, un certain nombre de mesures de réduction des GES ont été mises en œuvre ou proposées, y compris le projet de règlement.

Le projet de règlement exigerait des fournisseurs principaux de combustibles liquides fossiles (c'est-à-dire les producteurs et les importateurs) qu'ils réduisent l'IC des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada de 12 g éq. CO<sub>2</sub>/MJ par rapport au niveau d'intensité de 2016, d'ici 2030. Le projet de règlement se veut un outil politique flexible et basé sur le rendement qui réduit l'IC des combustibles fossiles liquides

<sup>138</sup> Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change: Strategic Environmental Assessment

<sup>139</sup> Achieving a Sustainable Future: A Federal Sustainable Development Strategy for Canada

<sup>138</sup> Cadre pancanadien pour la croissance propre et le changement climatique : évaluation environnementale stratégique

<sup>139</sup> Réaliser un avenir durable : Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada



RFR by allowing more compliance flexibility and by incentivizing renewable and other clean fuels with the lowest carbon intensity. The proposed Regulations would also be complementary to carbon pricing as it would provide an additional incentive to reduce GHG emissions by reducing the CI of liquid fuels, which are primarily used in the transportation sector, thereby driving reduced emissions from transportation beyond what would be achieved by carbon pricing alone.

Since February 2017, the Department has held extensive consultation sessions with stakeholders and provincial partners on the proposed Regulations. Participation from industry stakeholders included fossil fuel producers and suppliers, low-carbon fuel producers and suppliers, EITE sectors, and various industry associations. Participation from non-industry stakeholders included provinces, territories, ENGOs and associations representing Indigenous Peoples. Stakeholders expressed a diverse range of views prior to prepublication of the proposed Regulations. ENGOs and stakeholders in the low-carbon energy sectors have indicated support for the proposed Regulations while provincial governments and stakeholders in the oil and gas sector have raised concerns about the costs of compliance. The Department has made a number of changes to the proposal in response to feedback received.

The proposed Regulations would be made under the Fuels Division in Part 7 of CEPA 1999. Consistent with the requirements of this Division, the Governor in Council is of the opinion that they would make a significant contribution to the prevention of, or reduction in, air pollution as proposed Regulations are estimated to result in a significant reduction in air pollution; this is because the cumulative GHG emission reductions attributable to the proposed Regulations are estimated to range, between 2021 and 2040, from 173 to 254 megatonnes of carbon dioxide equivalent (Mt CO<sub>2</sub>e), with a central estimate of approximately 221 Mt.

To achieve these GHG emission reductions, it is estimated that the proposed Regulations would result in societal costs that range from \$14.1 to \$26.7 billion, with a central estimate of \$20.6 billion. Therefore, the GHG emission reductions would be achieved at an estimated societal cost per tonne between \$64 to \$128, with a central estimate of \$94. To evaluate the central case results, a break-even analysis was conducted that compares the societal cost per tonne of the proposed Regulations to the value of the SCC in 2020 (estimated at \$50/tCO<sub>2</sub>) as per TBS guidance,

fournis au Canada. Le règlement proposé intègre, mais améliore également le RCR fédéral en permettant une plus grande flexibilité de conformité et en encourageant les combustibles renouvelables et d'autres combustibles qui ont des intensités en carbone très faibles. Le projet de règlement serait également complémentaire à la tarification de la pollution par le carbone, car il fournirait un incitatif supplémentaire à réduire les émissions de GES en réduisant l'IC des combustibles liquides, qui sont principalement utilisés dans le secteur des transports, menant à des réductions d'émissions de GES dans les transports qui vont au-delà de ce que la taxation par la pollution sur le carbone aurait pu générer seule.

Depuis février 2017, le Ministère a mené de vastes séances de consultation auprès des intervenants et des partenaires provinciaux au sujet du projet de règlement. Les intervenants de l'industrie suivants ont participé aux consultations : les producteurs et les fournisseurs de combustibles fossiles, les producteurs et les fournisseurs de combustibles à faible IC, ainsi que les industries à forte intensité d'émissions et les industries exposées au commerce et diverses associations industrielles. Les intervenants qui ne font pas partie de l'industrie comprenaient les provinces, les territoires, les ONGE et des associations représentant les peuples autochtones. Les intervenants ont exprimé une diversité de points de vue avant la publication préalable du projet de règlement. Les ONGE et les intervenants des secteurs de l'énergie à faible IC ont indiqué qu'ils appuyaient le projet de règlement, tandis que certains gouvernements provinciaux et les intervenants du secteur pétrolier et gazier ont exprimé des préoccupations au sujet des coûts de conformité. Le Ministère a apporté un certain nombre de changements à la proposition en réponse aux commentaires reçus.

Le projet de règlement relèverait de la section des combustibles de la partie 7 de la LCPE (1999). Conformément aux exigences de cette section, le gouverneur en conseil est d'avis qu'il apporterait une contribution importante à la prévention ou à la réduction de la pollution de l'air, car on estime que le projet de règlement entraînera une réduction significative de la pollution de l'air; étant donné que les réductions cumulatives d'émissions de GES attribuables au projet de règlement sont estimées, entre 2021 et 2040, à entre 173 et 254 mégatonnes d'équivalent dioxyde de carbone (Mt CO<sub>2</sub>e), l'estimation centrale étant d'environ 221 Mt.

Pour atteindre ces réductions d'émissions de GES, on estime que le projet de règlement entraînerait des coûts sociétaux variant de 14,1 à 26,7 milliards de dollars, l'estimation centrale étant de 20,6 milliards de dollars. Par conséquent, les réductions des émissions de GES seraient réalisées à un coût sociétal estimé entre 64 \$ et 128 \$ par tonne, l'estimation centrale étant de 94 \$. Pour évaluer les résultats de l'estimation centrale, une analyse du seuil de rentabilité a été effectuée, qui compare le coût sociétal du projet de règlement par tonne avec la valeur ministérielle

and more recently published estimates of the SCC value in 2020, found in the academic literature ranging between \$135 and \$440/tCO<sub>2</sub>. The Department's current SCC has not been updated since 2013 and it is reasonable to conclude, looking at the key factors driving increases in more recently published academic estimates of the SCC, that an updated departmental SCC would result in a value that is higher than \$50/tCO<sub>2</sub> in 2020. Based on the range of SCC estimates in the academic literature, it is reasonable to conclude that the GHG benefits of the proposed Regulations would be greater than its costs. This Department is working with other government departments and academics, and is committed to a peer review of this approach during the *Canada Gazette*, Part I, comment period.

The proposed Regulations would increase production costs for primary suppliers, which would increase prices for liquid fuel consumers, households and industrial users. Credit creation would also generate revenue for low-carbon energy suppliers, which would make low carbon energy sources such as electricity less expensive in comparison. This would lead to decreased end-use demand for fossil fuels and increased end-use demand for lower carbon energy sources, thereby reducing national GHG emissions. To evaluate the impact of price effects due to the proposed Regulations on Canadian economic activity and GHG emissions, a macroeconomic analysis was completed. When price effects are taken into account, in 2030, it is estimated that the proposed Regulations would result in an overall GDP decrease of up to \$6.4 billion (or up to 0.2% of total GDP) while reducing up to 20.6 Mt of GHG emissions, using an upper bound scenario where all credits are sold at the marginal cost per credit.

The proposed Regulations would work in combination with other federal, provincial, and territorial climate change policies to create an incentive for firms to invest in innovative technologies and fuels by setting long-term, predictable and stringent targets. Moreover, the long-term nature of the proposed Regulations and the increase in the CI reduction requirement between 2022 and 2030 would allow time for investment to take place and may give investors the certainty needed to make investments in clean technologies, production facilities, and infrastructure required for longer-term decarbonization. The broad range of compliance strategies allowed under the proposed Regulations would also allow fossil fuel suppliers the flexibility to choose the lowest cost compliance actions available. If the proposed Regulations induce

du coût sociétal du carbone (CSC) en 2020 (estimé à 50 \$/tCO<sub>2</sub>), tel qu'il est prescrit par le SCT et avec les estimations plus récemment publiées de la valeur du CSC en 2020, provenant des publications universitaires variant entre 135 \$ et 440 \$/tCO<sub>2</sub>. Le CSC actuel pour le Ministère n'a pas été mis à jour depuis 2013 et il est raisonnable de conclure, en analysant les principaux facteurs sous-jacents à ces augmentations dans les estimations récemment publiées dans des articles universitaires concernant le CSC, qu'une mise à jour du CSC ministériel donnerait une valeur supérieure à 50 \$/tCO<sub>2</sub> en 2020. Selon la plage des estimations du CSC dans les publications universitaires, il est raisonnable de conclure que les avantages du projet de règlement associés aux réductions des émissions de GES excéderaient les coûts. Le Ministère travaille avec d'autres ministères et universitaires et s'est engagé à procéder à un examen par les pairs de cette approche pendant la période de commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le projet de règlement ferait augmenter les coûts de production des fournisseurs principaux, ce qui ferait augmenter les prix pour les consommateurs de combustibles fossiles, les ménages et les utilisateurs industriels. Les revenus générés par la création d'unités de conformité rendraient les sources d'énergie à faible IC comme l'électricité relativement moins coûteuses, en comparaison. Cela entraînerait une réduction de la demande de combustibles fossiles et une augmentation de la demande de sources d'énergie à faible IC, ayant pour résultat de réduire les émissions de GES au Canada. Une analyse macroéconomique a été effectuée pour évaluer l'impact du projet de règlement et de l'effet de la variation des prix relatifs sur les prix sur l'activité économique canadienne et les émissions de GES. Lorsqu'on tient compte de ces effets de prix, il est estimé que le projet de règlement entraînerait une baisse du PIB du Canada d'au plus 6,4 milliards de dollars (ou d'au plus 0,2% du PIB du Canada) de même qu'une réduction d'au plus 20,6 Mt d'émissions de GES en 2030, en utilisant un scénario de limite supérieure où toutes les unités de conformité sont vendues au coût marginal par unité.

Le projet de règlement fonctionnerait en conjonction avec d'autres politiques fédérales, provinciales et territoriales sur les changements climatiques pour créer un incitatif pour les entreprises à investir dans les technologies et les combustibles novateurs en établissant des cibles de réduction à long terme, prévisibles et rigoureuses. En outre, la nature à long terme du projet de règlement et l'augmentation progressive de l'exigence de la réduction de l'IC entre 2022 et 2030 fourniraient plus de temps à la réalisation d'investissements et pourraient donner aux investisseurs la certitude requise pour faire des investissements dans des technologies propres, des installations de production et des infrastructures nécessaires pour une décarbonation à plus long terme. Le large éventail de stratégies de conformité autorisées en vertu du projet de règlement

more long-term innovation and economies of scale than currently estimated, they could result in lower costs and greater benefits, particularly over a longer time frame.

In addition, many Canadians view climate change as a global issue that requires Canada's leadership that could encourage other countries to participate in collective action to exceed the Paris Agreement's central objective to limit global temperatures to well below 2 °C and pursue efforts to limit it to 1.5°C, in addition to achieving the goal of net-zero emissions by 2050. Canada's 2030 Paris commitment and net-zero 2050 goal require multiple policies, including the proposed Regulations. If the proposed Regulations are not implemented, then a policy alternative would need to be identified that could achieve the same amount of GHG emission reductions in order for Canada to exceed its 2030 commitment and achieve its 2050 goal.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

Credit creators would be able to create credits upon registration of the final Regulations, anticipated to occur in 2021, subject to Governor in Council approval. Reduction requirements for liquid fossil fuels would begin for primary suppliers in December 2022.

The Department will proactively communicate with known primary suppliers and potential voluntary credit creators, as well as industry associations for these sectors, to ensure a maximum number of potential participants are aware of the publication of the proposed Regulations as well as relevant reporting requirements and deadlines.

#### *Compliance and enforcement*

Compliance promotion activities are intended to assist the regulated community in achieving compliance. The approach for the proposed Regulations includes developing and posting compliance promotion information such as frequently asked questions (FAQs) on the Department's website to explain certain provisions in the proposed Regulations, as well as undertaking various outreach activities such as workshops and informational sessions. The Department would respond to all stakeholder inquiries to ensure that the requirements of the proposed

donnerait également aux fournisseurs de combustibles fossiles la flexibilité de choisir les mesures de conformité les moins coûteuses disponibles. Si le projet de règlement entraîne plus d'innovation à long terme et d'économies d'échelle que ce qui est prévu dans l'estimation présentée dans cette analyse, le projet de règlement pourrait entraîner des avantages plus importants et une baisse des coûts, en particulier sur une période plus longue.

De plus, bon nombre de Canadiens considèrent les changements climatiques comme une question d'importance mondiale qui exigent du Canada qu'il joue un rôle de chef de file pour inviter les autres pays à participer à des mesures collectives pour excéder l'objectif fondamental de l'Accord de Paris, limiter les températures mondiales bien en deçà de 2 °C et poursuivre les efforts pour les limiter à 1,5 °C, en plus d'atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050. L'engagement du Canada en vertu de l'accord de Paris pour 2030 et l'objectif de zéro émission nette en 2050 nécessitent plusieurs politiques, y compris le projet de règlement. Si le projet de règlement n'est pas mis en œuvre, il faudrait alors identifier une stratégie alternative qui pourrait permettre d'atteindre les mêmes réductions d'émissions de GES afin que le Canada dépasse son engagement de 2030 et atteigne sa cible de 2050.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les créateurs d'unités de conformité pourraient créer des unités dès l'enregistrement de la version définitive du règlement, prévu en 2021 et sujet à l'approbation de la gouverneure en conseil. Les exigences de réduction pour les combustibles fossiles liquides commenceraient à s'appliquer aux fournisseurs principaux en décembre 2022.

Le Ministère va communiquer de façon proactive avec les fournisseurs principaux connus et les créateurs volontaires d'unités de conformité potentiels ainsi qu'avec les associations industrielles de ces secteurs pour veiller à ce qu'un nombre maximal de participants potentiels soient informés de la publication du projet de règlement et qu'ils connaissent les exigences en matière de rapports et les échéanciers pertinents.

#### *Conformité et application*

Les activités de promotion de la conformité visent à aider la collectivité réglementée à atteindre la conformité. L'approche utilisée pour le projet de règlement comprend l'élaboration et la publication de renseignements sur la promotion de la conformité, comme des foires aux questions sur le site Web du Ministère pour expliquer certaines dispositions du projet de règlement, ainsi que la réalisation de diverses activités de sensibilisation, comme des ateliers et des séances d'information. Le Ministère répondrait à toutes les demandes des intervenants pour assurer

Regulations are well understood. These activities are targeted at raising awareness and assisting the regulated community in achieving a high level of overall compliance as early as possible during the regulatory implementation process.

As the regulated community becomes more familiar with the requirements of the proposed Regulations, compliance promotion activities are expected to decline to a maintenance level. The compliance promotion activities would be adjusted according to compliance analyses or if unforeseen compliance challenges arise.

All reported information under the proposed Regulations would be subject to annual review by a qualified and independent third party to ensure accuracy of reported information. The Department would also review submitted information to assess compliance.

As the proposed Regulations would be made under CEPA, enforcement officers would, when verifying compliance, apply the Compliance and Enforcement Policy (the Policy) for CEPA. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. If an enforcement officer discovers an alleged violation following an inspection or investigation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

## Contacts

Paola Mellow  
Executive Director  
Low Carbon Fuels Division  
Carbon Pricing Bureau  
Environmental Protection Branch  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [ec.cfsncp.ec@canada.ca](mailto:ec.cfsncp.ec@canada.ca)

Matthew Watkinson  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Environment and Climate Change Canada  
200 Sacré-Cœur Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

une bonne compréhension des exigences du projet de règlement. Ces activités sont destinées à sensibiliser la collectivité réglementée et à l'aider à atteindre un taux de conformité élevé aussitôt que possible dans le processus de mise en œuvre de la réglementation.

Au fur et à mesure que la collectivité réglementée se familiarisera avec les exigences du projet de règlement, il est prévu que les activités de promotion de la conformité diminuent à un niveau de maintien. Les activités de promotion de la conformité devraient être adaptées selon les analyses de la conformité ou en fonction des problèmes imprévus liés à la conformité qui surviendraient.

Toute l'information déclarée en vertu du projet de règlement ferait l'objet d'un examen annuel par un tiers qualifié et indépendant pour assurer l'exactitude des renseignements déclarés. Le Ministère examinerait aussi les renseignements soumis pour évaluer la conformité.

Étant donné que le règlement serait pris en vertu de la LCPE, les agents de l'autorité chargés de vérifier la conformité appliqueraient la Politique de conformité et d'application de la loi pour la LCPE. Cette politique décrit l'éventail des mesures à prendre en cas d'infraction présumée. Si un agent de l'autorité découvre une infraction présumée à la suite d'une inspection ou une enquête, il choisira la mesure d'application de la loi appropriée en se fondant sur cette politique.

## Personnes-ressources

Paola Mellow  
Directrice générale  
Division des combustibles à faible intensité en carbone  
Bureau de la tarification du carbone  
Direction générale de la protection de l'environnement  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [ec.cfsncp.ec@canada.ca](mailto:ec.cfsncp.ec@canada.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur  
Division de l'analyse réglementaire et du choix  
d'instrument  
Direction de l'analyse économique  
Direction générale de la politique stratégique  
Environnement et Changement climatique Canada  
200, boulevard Sacré-Cœur  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, that the Governor in Council, pursuant to sections 140<sup>c</sup> and 326 of that Act and subsection 5(1) of the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act*<sup>d</sup>, proposes to make the annexed *Clean Fuel Regulations*.

Interested persons may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to Paola Mellow, Executive Director, Low Carbon Fuels Division, Carbon Markets Bureau, Department of the Environment, 351 Boulevard St. Joseph, Gatineau, Québec, K1A 0H3 (email [ec.cfsnec@canada.ca](mailto:ec.cfsnec@canada.ca)).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, November 26, 2020

Julie Adair  
Assistant Clerk of the Privy Council

**TABLE OF PROVISIONS****Clean Fuel Regulations****Interpretation**

- 1** Definitions
- 2** Standard cubic metres

**Application**

- 3** Exemption — primary suppliers

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>c</sup> S.C. 2008, c. 31, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 2009, c. 14, s. 126

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 140<sup>c</sup> et 326 de cette loi et du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement*<sup>d</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les combustibles propres*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Paola Mellow, directrice exécutive, Division des combustibles à faible teneur en carbone, Bureau du marché du carbone, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : [ec.cfsnec@canada.ca](mailto:ec.cfsnec@canada.ca)).

Quiconque fournit des renseignements au ministre de l'Environnement peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 26 novembre 2020

La greffière adjointe du Conseil privé  
Julie Adair

**TABLE ANALYTIQUE****Règlement sur les combustibles propres****Définitions et interprétation**

- 1** Définitions
- 2** Mètre cube normalisé

**Application**

- 3** Exemption — fournisseur principal

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>c</sup> L.C. 2008, ch. 31, art. 2

<sup>d</sup> L.C. 2009, ch. 14, art. 126

**Requirements for Liquid Fuels****Carbon Intensity Limits**

- 4** Requirement — carbon intensity
- 5** Volumetric requirement — low carbon intensity fuel
- 6** Volumetric requirement — biodiesel and HDRD
- 7** Pools of liquid fuel — volume

**Reduction Requirement**

- 8** Reduction in tonnes

**Registration as a Primary Supplier**

- 9** Registration

**Compliance Credits****Use**

- 10** To satisfy reduction requirement
- 11** Satisfaction of gasoline volumetric requirement
- 12** Use of credits on June 30 — gasoline
- 13** Use of credits on November 30 — gasoline
- 14** Limits on credit use — contribution to funding program
- 15** Deferral of 10% of reduction requirements
- 16** Increase of deferred reduction requirement
- 17** Subsequent increase of deferred reduction requirement

**Creation****Reduction or displacement of CO<sub>2</sub>e emissions**

- 18** Creation of credit in respect of liquid class
- 19** Creation of credit in respect of gaseous class
- 20** Creation of credit in respect of solid class
- 21** Agreement to create credits

**Creation of Provisional Compliance Credits**

- 22** Creation of provisional credits
- 23** Loss of provisional status

**Exigences pour les combustibles liquides****Limites d'intensité en carbone**

- 4** Exigence — intensité en carbone
- 5** Exigence volumétrique — combustibles à faible intensité en carbone
- 6** Exigence volumétrique — biodiesel ou DRPH
- 7** Stocks de combustibles liquides — volume

**Exigence de réduction**

- 8** Réduction en tonnes

**Enregistrement du fournisseur principal**

- 9** Rapport d'enregistrement

**Unités de conformité****Utilisation**

- 10** Satisfaction à l'exigence de réduction
- 11** Satisfaction à l'exigence volumétrique pour l'essence
- 12** Utilisation des unités le 30 juin — essence
- 13** Utilisation des unités le 30 novembre — essence
- 14** Limite d'utilisation — contribution à un programme de financement
- 15** Report de 10% de l'exigence de réduction
- 16** Majoration de la partie reportée de l'exigence
- 17** Nouvelle majoration de la partie reportée de l'obligation

**Création****Réduction ou substitution des émissions de CO<sub>2</sub>e**

- 18** Création d'unités pour la catégorie des combustibles liquides
- 19** Création d'unités pour la catégorie des combustibles gazeux
- 20** Création d'unités pour la catégorie des combustibles solides
- 21** Accord de création d'unités

**Création d'unités de conformité provisoires**

- 22** Création d'unités provisoires
- 23** Perte du statut provisoire

	<b>Registration</b>		<b>Enregistrement</b>
<b>24</b>	Registration before creation	<b>24</b>	Enregistrement avant la création
<b>25</b>	Change of information	<b>25</b>	Modification des renseignements
	<b>Compliance Credit Accounts</b>		<b>Comptes des unités de conformité</b>
<b>26</b>	Opening of account	<b>26</b>	Ouverture
<b>27</b>	Credit remains in account	<b>27</b>	Durée d'inscription des unités de conformité
	<b>CO<sub>2</sub>e Emissions Reduction or Removal Project</b>		<b>Projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e</b>
<b>28</b>	Series of actions	<b>28</b>	Série de mesures
<b>29</b>	Application for recognition	<b>29</b>	Demande de reconnaissance
<b>30</b>	Recognition by Minister	<b>30</b>	Reconnaissance par le ministre
<b>31</b>	Federal or provincial legislation	<b>31</b>	Législation fédérale ou provinciale
	<b>Displacement of Use of Fossil Fuel</b>		<b>Substitution à l'utilisation de combustibles fossiles</b>
	Land Use and Biodiversity Criteria for Low Carbon Intensity Fuels		Critères d'utilisation des terres et de biodiversité pour les combustibles à faible intensité en carbone
<b>32</b>	Maximum volume	<b>32</b>	Volume maximal
<b>33</b>	Eligibility requirements	<b>33</b>	Conditions d'admissibilité
<b>34</b>	Quantity of eligible feedstock	<b>34</b>	Quantité de charges d'alimentation admissibles
<b>35</b>	Protected areas	<b>35</b>	Zones protégées
<b>36</b>	Cultivation, harvesting and transport	<b>36</b>	Culture, récolte et transport
<b>37</b>	Crops — indirect land use change	<b>37</b>	Récoltes — changements indirects dans l'utilisation des terres
<b>38</b>	Crops — excluded land	<b>38</b>	Récoltes — terres exclues
<b>39</b>	Deemed compliance — feedstock approved by EPA	<b>39</b>	Conformité réputée — charges d'alimentation approuvées par l'EPA
<b>40</b>	Approval by Minister	<b>40</b>	Décision du ministre
<b>41</b>	Forest-based feedstock	<b>41</b>	Charges d'alimentation forestières
<b>42</b>	Recognition of legislation — protected areas	<b>42</b>	Reconnaissance de la législation — zones protégées
<b>43</b>	Recognition of legislation — harvest	<b>43</b>	Reconnaissance de la législation — récolte
<b>44</b>	Recognition of legislation — regeneration	<b>44</b>	Reconnaissance de la législation — régénération
<b>45</b>	Publication	<b>45</b>	Publication
<b>46</b>	Classes of feedstock	<b>46</b>	Catégories de charges d'alimentation
<b>47</b>	Language of documents	<b>47</b>	Langue des documents
<b>48</b>	Establishing of eligibility — low carbon intensity fuel	<b>48</b>	Admissibilité — combustibles à faible intensité en carbone
<b>49</b>	Establishment of eligibility — feedstock referred to in paragraph 33(1)(a)	<b>49</b>	Preuve de l'admissibilité — charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)a)
<b>50</b>	Content of declaration — harvester	<b>50</b>	Contenu de la déclaration — personne qui récolte
<b>51</b>	Producer records	<b>51</b>	Dossiers du producteur

<b>52</b>	Certification	<b>52</b>	Certification
<b>53</b>	Approval by Minister	<b>53</b>	Approbation du ministre
<b>54</b>	Certification body	<b>54</b>	Organisme de certification
<b>55</b>	Eligibility	<b>55</b>	Condition d'admissibilité à l'accréditation
<b>56</b>	Technical accreditation	<b>56</b>	Domaines techniques d'accréditation
<b>57</b>	Outsourcing	<b>57</b>	Sous-traitance
<b>58</b>	Preceding compliance periods	<b>58</b>	Certifications consécutives
<b>59</b>	Person responsible for making decision	<b>59</b>	Équipe de certification
<b>60</b>	Applicable standards for certification	<b>60</b>	Normes applicables
<b>61</b>	Certification decision	<b>61</b>	Certificat
	Determination of Carbon Intensity		Détermination de l'intensité en carbone
<b>62</b>	Default — low carbon intensity fuel	<b>62</b>	Combustible à faible intensité en carbone
<b>63</b>	Fuel LCA Model — low carbon intensity fuels	<b>63</b>	Modèle ACV des combustibles — combustibles à faible intensité en carbone
<b>64</b>	Fuel LCA Model — compressed and liquefied gases	<b>64</b>	Modèle ACV des combustibles — gaz comprimés et liquéfiés
<b>65</b>	Fuel LCA Model — electricity	<b>65</b>	Modèle ACV des combustibles — électricité
<b>66</b>	Application for approval of carbon intensity determination	<b>66</b>	Demande d'approbation de l'intensité en carbone
<b>67</b>	Pathway approval	<b>67</b>	Approbation de la filière de production
<b>68</b>	Information to be provided — low carbon intensity fuels	<b>68</b>	Renseignements à fournir — combustibles à faible intensité en carbone
<b>69</b>	Information to be provided — LNG, CNG and LPG	<b>69</b>	Renseignements à fournir — GPL, GNC et GNL
<b>70</b>	Information to be provided — electricity	<b>70</b>	Renseignements à fournir — électricité
<b>71</b>	Approval	<b>71</b>	Approbation
<b>72</b>	End of validity — low carbon intensity fuel	<b>72</b>	Fin de validité — combustible à faible intensité en carbone
<b>73</b>	Default determination if no approved determination	<b>73</b>	Demande en cas d'intensité non valide
<b>74</b>	Reapplication	<b>74</b>	Nouvelle demande
<b>75</b>	Adjustment credits — low carbon intensity fuel	<b>75</b>	Ajustement des unités — combustible à faible intensité en carbone
<b>76</b>	Adjustment — CNG, LNG, LPG and electricity	<b>76</b>	Ajustement — GPL, GNC, GNL et électricité
<b>77</b>	Number of adjusted compliance credits	<b>77</b>	Nombre ajusté d'unités de conformité
<b>78</b>	Provisional approval of carbon intensity	<b>78</b>	Demande d'approbation provisoire
<b>79</b>	Registration of foreign supplier	<b>79</b>	Irrecevabilité de la demande
	Low Carbon Intensity Fuels		Combustibles à faible intensité en carbone
<b>80</b>	Liquid low carbon intensity fuel	<b>80</b>	Combustibles liquides à faible intensité en carbone
<b>81</b>	Gaseous low carbon intensity fuel	<b>81</b>	Combustibles gazeux à faible intensité en carbone
<b>82</b>	Biogas used to produce electricity	<b>82</b>	Biogaz utilisé pour produire de l'électricité
<b>83</b>	Fuel produced with multiple feedstocks	<b>83</b>	Combustible produit à partir de plusieurs charges d'alimentation



	End User Fuel Switching		Changement de combustible par l'utilisateur final
<b>84</b>	LPG, CNG and LNG	<b>84</b>	GPL, GNC et GNL
<b>85</b>	Renewable gaseous fuels and hydrogen	<b>85</b>	Combustibles gazeux renouvelables et hydrogène
<b>86</b>	Creator — producer or importer	<b>86</b>	Créateur — producteur ou importateur
<b>87</b>	Electricity	<b>87</b>	Électricité
<b>88</b>	Hydrogen	<b>88</b>	Hydrogène
<b>89</b>	Use of revenue — electric vehicles	<b>89</b>	Utilisation des revenus — véhicules électriques
	<b>Trading System</b>		<b>Mécanisme de cession des unités de conformité</b>
	<b>Transfers in trade</b>		<b>Cession</b>
<b>90</b>	Eligibility to transfer credits	<b>90</b>	Admissibilité à céder
<b>91</b>	Registered creator is participant	<b>91</b>	Créateur enregistré participant
<b>92</b>	Request to transfer upon creation	<b>92</b>	Demande de cession à la création
	<b>Compliance Credit Clearance Mechanism</b>		<b>Marché de compensation des unités de conformité</b>
<b>93</b>	Pledging credits to mechanism	<b>93</b>	Engagement de cession sur le marché
<b>94</b>	No need for clearance mechanism	<b>94</b>	Absence de marché de compensation
<b>95</b>	Transfer through clearance mechanism	<b>95</b>	Cession sur le marché de compensation
	<b>Registered Emissions Reduction Funding Program</b>		<b>Programme de financement enregistré</b>
<b>96</b>	Funding program — registration	<b>96</b>	Demande d'enregistrement
<b>97</b>	Registration requirements	<b>97</b>	Enregistrement — exigences
<b>98</b>	Cancelling registration	<b>98</b>	Annulation de l'enregistrement
<b>99</b>	Annual audit	<b>99</b>	Audit annuel
<b>100</b>	Publication	<b>100</b>	Publication
<b>101</b>	Contribution to funding program	<b>101</b>	Contribution au programme
<b>102</b>	No subsequent transfer	<b>102</b>	Inaccessibilité
	<b>Reporting</b>		<b>Rapports</b>
<b>103</b>	Annual credit creation report	<b>103</b>	Rapport annuel de création
<b>104</b>	Quarterly credit creation reports	<b>104</b>	Rapports trimestriels de création d'unités de conformité
<b>105</b>	Carbon intensity pathway report	<b>105</b>	Rapport sur les filières d'intensité en carbone
<b>106</b>	Material balance report for foreign supplier	<b>106</b>	Rapport sur le bilan matières du fournisseur étranger
<b>107</b>	Compliance credit revenue report	<b>107</b>	Rapport sur les revenus des unités de conformité
<b>108</b>	Compliance credit balance report	<b>108</b>	Rapport sur le solde des unités de conformité
<b>109</b>	Compliance report	<b>109</b>	Rapport de conformité
<b>110</b>	Fossil fuel production report	<b>110</b>	Rapport sur la production de combustibles fossiles

- 111** Complementary compliance report
- 112** Report respecting registered emissions reduction funding program

## Validation and Verification

### Obligation to Validate or Verify

- 113** Condition of eligibility
- 114** Validation of applications
- 115** Content of report
- 116** Verification of applications
- 117** Verification of reports
- 118** Submission of declarations
- 119** Content of report
- 120** Maintenance of records
- 121** Submission of all reports
- 122** Monitoring plan

### Requirements Respecting Validation Bodies and Verification Bodies

- 123** Accredited body
- 124** Eligibility
- 125** Technical accreditation
- 126** Team leader
- 127** Lifecycle assessment reviewer
- 128** Chartered Professional Accountant
- 129** Outsourcing
- 130** Conflicts of interest
- 131** Decision by Minister
- 132** Preceding compliance periods

### Applicable Standards

- 133** Standard — validation of application
- 134** Standards — application for approval
- 135** ISO Standard 14064-3:2019 — criteria
- 136** Canadian Generally Accepted Accounting Principles

### Method to Follow

- 137** Method for validation and verification
- 138** Duties of validating body
- 139** Required evidence-gathering — verification
- 140** Site visits

- 111** Rapport de conformité complémentaire
- 112** Rapport sur le programme de financement des réductions des émissions enregistré

## Validation et vérification

### Exigence de validation ou de vérification

- 113** Recevabilité des rapports
- 114** Validation — demandes
- 115** Contenu du rapport de validation
- 116** Vérification — demandes
- 117** Vérification des rapports
- 118** Déclarations
- 119** Contenu du rapport de vérification
- 120** Conservation des dossiers
- 121** Transmission de tous les rapports
- 122** Plan de surveillance

### Exigences relatives à l'organisme de validation ou de vérification

- 123** Organisme accrédité
- 124** Condition de l'accréditation
- 125** Domaines techniques d'accréditation
- 126** Responsable d'équipe
- 127** Réviseur d'analyse du cycle de vie
- 128** Comptable professionnel agréé
- 129** Sous-traitance
- 130** Conflits d'intérêts
- 131** Aucune vérification sans décision du ministre
- 132** Validations ou vérifications consécutives

### Normes applicables

- 133** Validations
- 134** Vérification des demandes d'approbation
- 135** Norme ISO 14064-3:2019 — critères
- 136** Principes comptables généralement reconnus

### Méthode à suivre

- 137** Méthodes de validation et vérification
- 138** Obligations — organisme de validation
- 139** Obligation de collecte de preuves — vérification
- 140** Visites de site

- 141** Requirement to identify
- 142** Material quantitative misstatement
- 143** Data gaps identified by applicant
- 144** Calculation of uncertainty
- 145** Qualitative misstatements — declaration
- 146** Opinion
- 147** Disclaimer
- 148** Signature of opinion or disclaimer

### Correction of Errors

- 149** Excess credits
- 150** Balancing excess credits
- 151** Notice of creation or transfer
- 152** Suspension of credits
- 153** Lifting of suspension
- 154** Insufficient number of equivalent credits
- 155** Notice of creation or transfer
- 156** Equivalent compliance credits

### Measurement, Samples, Reporting Format and Records

#### Measurement of Volumes

- 157** Requirements

#### Electronic Reporting — Default

- 158** Electronic report or notice

#### Record-making and Retention of Information

- 159** When records are made
- 160** Retention of records
- 161** Copy of records
- 162** Amendments

### Repeals

- 164** Renewable Fuels Regulations
- 165** Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

### Transitional Provisions

- 166** Gasoline compliance units

- 141** Obligation d'identification
- 142** Inexactitude quantitative importante
- 143** Données manquantes identifiées par le demandeur
- 144** Calcul des incertitudes
- 145** Inexactitudes qualitatives — déclaration
- 146** Avis
- 147** Impossibilité de rendre un avis
- 148** Signature de l'avis ou de la décision

### Correction d'erreurs

- 149** Excédent d'unités de conformité
- 150** Compensation des excédents
- 151** Avis au ministre
- 152** Suspension des unités
- 153** Levée de la suspension
- 154** Nombre insuffisant d'unités équivalentes
- 155** Avis au ministre
- 156** Unités de conformité équivalentes

### Mesure des volumes et consignation des renseignements

#### Mesure des volumes

- 157** Exigences

#### Rapports électroniques

- 158** Rapports et avis électroniques

#### Consignation et conservation des renseignements

- 159** Moment de la consignation
- 160** Conservation des renseignements
- 161** Demande du ministre — renseignements
- 162** Modifications

### Abrogations

- 164** Règlement sur les carburants renouvelables
- 165** Règlement sur pénalités administratives en matière d'environnement

### Dispositions transitoires

- 166** Unités de conformité visant l'essence

- 167** Distillate compliance units  
**168** Request for credits  
**169** Records related to compliance units

### Coming into Force

- 170** Registration

#### SCHEDULE 1

#### SCHEDULE 2

#### SCHEDULE 3

#### SCHEDULE 4

#### SCHEDULE 5

#### SCHEDULE 6

#### SCHEDULE 7

#### SCHEDULE 8

#### SCHEDULE 9

#### SCHEDULE 10

#### SCHEDULE 11

#### SCHEDULE 12

#### SCHEDULE 13

#### SCHEDULE 14

#### SCHEDULE 15

#### SCHEDULE 16

#### SCHEDULE 17

#### SCHEDULE 18

#### SCHEDULE 19

### Clean Fuel Regulations

## Interpretation

#### Definitions

**1 (1)** The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)

- 167** Unités de conformité visant le distillat  
**168** Demande d'inscription — Renseignements à fournir  
**169** Conservation des renseignements — unités de conformité

### Entrée en vigueur

- 170** Enregistrement

#### ANNEXE 1

#### ANNEXE 2

#### ANNEXE 3

#### ANNEXE 4

#### ANNEXE 5

#### ANNEXE 6

#### ANNEXE 7

#### ANNEXE 8

#### ANNEXE 9

#### ANNEXE 10

#### ANNEXE 11

#### ANNEXE 12

#### ANNEXE 13

#### ANNEXE 14

#### ANNEXE 15

#### ANNEXE 16

#### ANNEXE 17

#### ANNEXE 18

#### ANNEXE 19

### Règlement sur les combustibles propres

## Définitions et interprétation

#### Définitions

**1 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

#### **agent autorisé**

**a)** Dans le cas d'une personne morale, celui de ses dirigeants autorisé à agir en son nom;

**authorized official** means

- (a) in respect of a corporation, an officer of the corporation who is authorized to act on its behalf;
- (b) in respect of an individual, that person or a person who is authorized to act on behalf of that person; and
- (c) in respect of any other entity, a person who is authorized to act on its behalf. (*agent autorisé*)

**baseline carbon intensity** means, in respect of the liquid class, the weighted average for 2016 of the carbon intensities of each of the fossil fuels of which that class consists, as set out in subsection 4(3). (*intensité en carbone de base*)

**biodiesel** means a liquid fuel that

- (a) consists of at least one mono-alkyl ester produced from one or more biomass-derived feedstocks in reaction with an alcohol reactant;
- (b) is suitable for use in a diesel engine; and
- (c) contains not more than a total of 1.5% by volume of substances that are neither the mono-alkyl esters described in paragraph (a) nor produced from feedstock that is derived from biomass. (*biodiesel*)

**biogas** means a gaseous mixture that is recovered from the anaerobic decomposition of biomass, consists primarily of methane and carbon dioxide and contains other constituents that prevent it from meeting the standard for injection into the closest natural gas pipeline. (*biogaz*)

**biomass** means the biodegradable fraction of products, waste and residues of a biological origin, including vegetal and animal substances from agriculture, forestry and other industries, including fisheries and aquaculture, as well as the fraction of waste, including industrial and municipal waste, of a biological origin. (*biomasse*)

**carbon intensity**, in relation to a pool of a given type of fuel, means the quantity of CO<sub>2</sub>e in grams that is released during the activities conducted over the fuel's lifecycle — including all emissions associated with the extraction or cultivation of the feedstock used to produce the fuel, with the processing, refining or upgrading of that feedstock to produce the fuel, with the transportation or distribution of that feedstock, of intermediary products or of the fuel and with the combustion of the fuel — per megajoule of energy produced during that combustion. (*intensité en carbone*)

**charging network operator** means a person that operates a communication platform that collects data on the electricity supplied by a charging station and has a legal right to own that data. (*exploitant d'un réseau de recharge*)

(b) dans le cas d'un individu, celui-ci ou la personne autorisée à agir en son nom;

(c) dans le cas de toute autre entité, toute personne autorisée à agir en son nom. (*authorized official*)

**bateau** S'entend de tout navire, bâtiment ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable pour la navigation sur l'eau ou au-dessous de celle-ci mais qui n'est pas conçu pour se déplacer hors de l'eau. (*marine vessel*)

**biodiesel** Combustible liquide qui, à la fois :

(a) est constitué d'au moins un monoester alkylique produit à partir d'une ou plusieurs charges d'alimentation provenant de biomasse en réaction à un réactif à l'alcool;

(b) convient au fonctionnement d'un moteur diesel;

(c) contient des substances, autres que le monoester alkylique visé à l'alinéa a), qui ne sont pas produites à partir de charges d'alimentation provenant de biomasse et qui, en totalité, représentent au plus 1,5 % du volume du combustible. (*biodiesel*)

**biogaz** Mélange gazeux récupéré de la décomposition anaérobie de biomasse et composé principalement de méthane et de dioxyde de carbone, et qui contient d'autres composants qui le rendent impropre, selon les normes, à l'injection dans le plus proche pipeline de gaz naturel. (*biogaz*)

**biomasse** Fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus d'origine biologique — notamment les substances végétales et animales — provenant de l'agriculture, de la sylviculture ou d'autres industries telles que la pêche et l'aquaculture, ainsi que la fraction d'origine biologique des déchets, y compris les déchets industriels et municipaux. (*biomasse*)

**borne de recharge** Appareil utilisé au Canada afin de charger la batterie à bord d'un véhicule électrique par la fourniture d'électricité au véhicule et qui a la capacité de communiquer avec un serveur par Internet, par signal cellulaire ou par véhicule communiquant en utilisant des logiciels, pour faire rapport de l'heure et de la quantité d'électricité fournie. (*charging station*)

**catégorie des combustibles gazeux** S'entend de la catégorie constituée du propane et du gaz naturel. (*gaseous class*)

**catégorie des combustibles liquides** S'entend de la catégorie constituée des combustibles fossiles liquides mentionnés à la colonne 1 du tableau du paragraphe 4(1). (*liquid class*)

**charging site host** means the owner or lessee of a charging station that has the legal right to have the station installed on the site where it is located. (*hôte d'un site de recharge*)

**charging station** means a device that is used in Canada to charge the battery on board an electric vehicle by supplying the vehicle with electricity and that is capable of communicating with a server through the Internet, a cellular signal or connected vehicle communications using software to report measurements of the quantity of electricity supplied and the time at which it is supplied. (*borne de recharge*)

**compliance period** means

(a) the period that begins on the day on which these Regulations are registered and ends on November 30, 2022;

(b) the period that begins on December 1, 2022 and ends on December 21, 2022; and

(c) after December 31, 2022, each calendar year. (*période de conformité*)

**deferred reduction requirement** means, with respect to a reduction requirement calculated under section 8 for a compliance period, the portion that has been deferred in accordance with section 15, as increased or reduced in accordance with sections 16 and 17. (*partie reportée de l'exigence de réduction*)

**destroy** means to convert hydrocarbons contained in hydrocarbon gas to carbon dioxide and other molecules for a purpose other than to produce useful heat or energy, and includes the flaring of hydrocarbon gas. (*détruire*)

**diesel** means a liquid petroleum fuel that

(a) is sold or represented as diesel or as fuel suitable for use in a diesel engine; or

(b) evaporates at atmospheric pressure, boils within the range of 130°C to 400°C and is suitable for use in a diesel engine. (*diesel*)

**electric vehicle** means a vehicle that is propelled by an electric motor whose source of electricity is a rechargeable battery that is charged from a source of electrical energy that is not on board the vehicle. It includes a plug-in hybrid electric vehicle. (*véhicule électrique*)

**EPA** means the Environmental Protection Agency of the United States. (*EPA*)

**foreign supplier** means a person that owns, leases, operates, controls, supervises or manages a facility outside Canada at which a low carbon intensity fuel is produced. (*fournisseur étranger*)

**catégorie des combustibles solides** S'entend de la catégorie constituée du charbon, du coke et du coke de pétrole. (*solid class*)

**combustible à faible intensité en carbone** Combustible — autre que celui de la catégorie des combustibles liquides, de la catégorie des combustibles gazeux ou de la catégorie des combustibles solides — ayant une intensité en carbone, pour la période de conformité au cours de laquelle le combustible a été produit ou importé, d'au plus :

a) dans le cas des combustibles qui sont à l'état liquide dans des conditions normales, 90 % de l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 1 de l'annexe 1;

b) dans le cas du biogaz, du gaz naturel renouvelable et de l'hydrogène visés au paragraphe 81(1) et du biogaz visé au paragraphe 82(1), 90 % de l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 2 de l'annexe 1;

c) dans le cas du propane renouvelable visé au paragraphe 81(1), 90 % de l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 3 de l'annexe 1;

d) dans le cas du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié visés au paragraphe 85(1) et dans le cas du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène visés au paragraphe 86(1), l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 2 de l'annexe 1;

e) dans le cas du gaz de pétrole liquéfié renouvelable visé au paragraphe 85(1) et du propane renouvelable visé au paragraphe 86(1), l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 3 de l'annexe 1;

f) dans le cas de l'hydrogène visé au paragraphe 88(1), l'intensité en carbone de référence prévue à l'article 2 de l'annexe 1. (*low carbon intensity fuel*)

**conditions normales** S'entend d'une température de 15,6 °C (60 °F) et d'une pression de 101,325 kPa (14,696 psia). (*standard conditions*)

**créateur enregistré** La personne enregistrée auprès du ministre conformément à l'article 24. (*registered creator*)

**détruire** Convertir en dioxyde de carbone et en d'autres molécules les hydrocarbures contenus dans des gaz d'hydrocarbures à des fins autres que la production de chaleur ou d'énergie utiles. La présente définition vise également le torchage des gaz d'hydrocarbures. (*destroy*)

**diesel** Combustible à base de pétrole liquide qui, selon le cas :

a) est vendu ou présenté comme du diesel ou comme du combustible convenant au fonctionnement d'un moteur diesel;

**Fuel LCA Model** means the lifecycle analysis model — developed by the Minister in accordance with ISO Standard 14040 — that is the collection of procedures used to determine the carbon intensity of a fuel combusted in Canada using lifecycle inventories for various fuel and energy pathways. (*modèle ACV des combustibles*)

**Fuel LCA Model Methodology** means the method used in the Fuel LCA Model that is the basis for the procedures for determining the carbon intensity of a fuel combusted in Canada. (*méthode du modèle ACV des combustibles*)

**gaseous class** means the class that consists of propane and natural gas. (*catégorie des combustibles gazeux*)

**gasoline** means a liquid petroleum fuel that

(a) is sold or represented as gasoline, as a fuel suitable for use in a spark-ignition engine or as only requiring the addition of a low carbon intensity fuel or oxygenate to make it suitable for use in a spark-ignition engine; or

(b) is suitable for use in a spark-ignition engine and has the following characteristics, as determined by the applicable test method listed in National Standard of Canada standard CAN/CGSB-3.5-04, entitled *Unleaded Automotive Gasoline*:

(i) a vapour pressure of at least 38 kPa,

(ii) an anti-knock index of at least 80,

(iii) a distillation temperature, at which 10% of the fuel has evaporated, of not less than 35°C and not more than 70°C, and

(iv) a distillation temperature, at which 50% of the fuel has evaporated, of not less than 65°C and not more than 120°C. (*essence*)

**hydrogenation-derived renewable diesel** or **HDRD** means a liquid low carbon intensity fuel that is chemically indistinguishable from diesel and suitable for use in diesel engines. (*diesel renouvelable produit par hydrogénation* ou *DRPH*)

**hydrogen fuel cell vehicle** means a vehicle propelled solely by an electric motor whose source of electricity is an electrochemical cell that produces electricity from hydrogen. (*véhicule à hydrogène*)

**hydrogen fuelling station** means a facility in Canada at which hydrogen fuel cell vehicles are supplied with hydrogen. (*station de ravitaillement en hydrogène*)

**import** means to import into Canada. (*importer*)

**ISO/IEC Standard 17021** means International Standard ISO/IEC 17021, entitled *Conformity assessment — Requirements for bodies providing audit and certification*

(b) s'évapore à la pression atmosphérique, a un point d'ébullition qui se situe entre 130 °C et 400 °C et convient au fonctionnement d'un moteur diesel. (*diesel*)

**diesel renouvelable produit par hydrogénation** ou **DRPH** Combustible liquide à faible intensité en carbone qui ne se distingue pas chimiquement du diesel et qui convient aux moteurs diesel. (*hydrogenation-derived renewable diesel* or *HDRD*)

**EPA** L'Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)

**essence** Combustible à base de pétrole liquide qui, selon le cas :

(a) est vendu ou présenté comme de l'essence, comme du combustible convenant au fonctionnement d'un moteur à allumage par bougies ou comme nécessitant seulement l'ajout de combustible à faible intensité en carbone ou de produit oxygéné pour convenir au fonctionnement d'un tel moteur;

(b) convient au fonctionnement d'un moteur à allumage par bougies et présente les caractéristiques ci-après, selon la méthode d'essai applicable indiquée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-04 intitulée *Essence automobile sans plomb* :

(i) une tension de vapeur d'au moins 38 kPa,

(ii) un indice antidétonant d'au moins 80,

(iii) une température de distillation d'au moins 35 °C et d'au plus 70 °C, à laquelle 10 % du combustible s'est évaporé,

(iv) une température de distillation d'au moins 65 °C et d'au plus 120 °C, à laquelle 50 % du combustible s'est évaporé. (*gasoline*)

**exploitant d'un réseau de recharge** La personne exploitant un système de communication qui collecte les données relatives à l'électricité fournie par une borne de recharge et est le propriétaire de ces données. (*charging network operator*)

**fournisseur étranger** Le propriétaire ou la personne qui loue, exploite, contrôle, dirige ou gère une installation située à l'extérieur du Canada où est produit un combustible à faible intensité en carbone. (*foreign supplier*)

**fournisseur principal**

(a) S'agissant de combustibles de la catégorie des combustibles liquides qui sont produits dans une installation de production, le propriétaire de l'installation ou la personne qui la loue, l'exploite, la contrôle, la dirige ou la gère;

of management systems — Part 1: Requirements published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO/IEC 17021*)

**ISO/IEC Standard 17065** means the International Standard ISO/IEC 17065, entitled *Conformity assessment — Requirements for bodies certifying products, processes and services*, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO/IEC 17065*)

**ISO Standard 14040** means the International Standard ISO 14040, entitled *Environmental management — Life Cycle assessment — Principles and framework*, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO 14040*)

**ISO Standard 14044** means the International Standard ISO 14044, entitled *Environmental management — Life cycle assessment — Requirements and guidelines*, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO 14044*)

**ISO Standard 14064-3:2019** means the International Standard ISO 14064-3:2019, entitled *Greenhouse gases -- Part 3: Specification with guidance for the verification and validation of greenhouse gas statements*, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO 14064-3:2019*)

**ISO Standard 19011** means the International Standard ISO 19011, entitled *Guidelines for auditing management systems*, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO 19011*)

**liquid class** means the class that consists of the fossil fuels that are set out in column 1 of the table to subsection 4(1). (*catégorie des combustibles liquides*)

**low carbon intensity fuel** means a fuel, other than a fuel that is in the liquid class, gaseous class or solid class, that has a carbon intensity that is, for the compliance period during which the fuel was produced or imported, not more than

(a) for a fuel that is liquid at standard conditions, 90% of the reference carbon intensity set out in item 1 of Schedule 1;

(b) for biogas, renewable natural gas or hydrogen referred to in subsection 81(1) or biogas referred to in subsection 82(1), 90% of the reference carbon intensity set out in item 2 of Schedule 1;

(c) for renewable propane referred to in subsection 81(1), 90% of the reference carbon intensity set out in item 3 of Schedule 1;

(d) for compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen referred to in subsection 85(1) or

(b) s'agissant de combustibles de la catégorie des combustibles liquides qui sont importés, l'importateur. (*primary supplier*)

**gaz naturel renouvelable** S'entend du gaz issu du traitement du biogaz ou de gaz naturel synthétique provenant de biomasse, qui convient, selon les normes, à l'injection dans le plus proche pipeline de gaz naturel. (*renewable natural gas*)

**hôte d'un site de recharge** Le propriétaire ou le locataire d'une borne de recharge légalement autorisé à installer une telle borne sur un site de recharge. (*charging site host*)

**importer** Importer au Canada. (*import*)

**installation de production** Toute installation au Canada où se fait la production de combustible. Sont exclues de la présente définition les installations de mélange, sauf si elles font partie d'une raffinerie de pétrole ou y sont adjacentes. (*production facility*)

**intensité en carbone** Relativement au stock d'un type donné de combustible, quantité de CO<sub>2</sub>e rejetée pendant les activités menées au cours du cycle de vie de ce combustible — y compris les émissions liées à l'extraction ou à la culture de la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible, au traitement, au raffinage ou à la valorisation de cette charge d'alimentation pour produire le combustible, au transport et à la distribution de cette charge d'alimentation, des produits intermédiaires ou du combustible, ainsi qu'à la combustion du combustible — par rapport à l'énergie produite lors de sa combustion, exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>e par mégajoule d'énergie produite. (*carbon intensity*)

**intensité en carbone de base** Relativement à la catégorie des combustibles liquides, moyenne pondérée des intensités en carbone de chacun des types de combustibles fossiles de cette catégorie en 2016 et prévue au paragraphe 4(3). (*baseline carbon intensity*)

**Loi** La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Act*)

**méthode du modèle ACV des combustibles** La méthode utilisée dans le modèle ACV des combustibles et qui est à la base des procédures à suivre pour déterminer l'intensité en carbone des combustibles brûlés au Canada. (*Fuel LCA Model Methodology*)

**modèle ACV des combustibles** Modèle d'analyse du cycle de vie — mis au point par le ministre conformément à la norme ISO 14040 — constitué d'un ensemble de procédures pour déterminer l'intensité en carbone des combustibles brûlés au Canada à partir des inventaires des cycles de vie de différents combustibles et filières énergétiques. (*Fuel LCA Model*)



renewable natural gas or hydrogen referred to in paragraph 86(1), the reference carbon intensity set out in item 2 of Schedule 1;

**(e)** for renewable liquefied petroleum gas referred to in paragraph 85(1) or renewable propane referred to in subsection 86(1), the reference carbon intensity set out in item 3 of Schedule 1; and

**(f)** for hydrogen referred to in paragraph 88(1), the reference carbon intensity set out in item 2 of Schedule 1. (*combustible à faible intensité en carbone*)

**marine vessel** means a boat, ship or craft that is designed, used or capable of being used for navigation in, on or through water but is not designed for self-propulsion out of water. (*bateau*)

**participant** means a primary supplier or a registered creator that participates in the compliance credit trading system. (*participant*)

**primary supplier** means a person that

**(a)** owns, leases, operates, controls, supervises or manages the production facility at which a fuel in the liquid class is produced; or

**(b)** imports a fuel in the liquid class. (*fournisseur principal*)

**production facility** means any facility in Canada at which fuel is produced, but does not include a blending facility unless it is part of or adjacent to a petroleum refinery. (*installation de production*)

**provisional compliance credit** means a compliance credit that was created in accordance with subsection 22(1) but that has not yet been deposited in an account in accordance with subsection 23(3). (*unité de conformité provisoire*)

**registered creator** means a person that is registered with the Minister in accordance with section 24. (*créateur enregistré*)

**renewable natural gas** means gas that meets the standard for injection into the closest natural gas pipeline and that is either synthetic natural gas from biomass or derived from processing biogas. (*gaz naturel renouvelable*)

**renewable propane** means a mixture that is gaseous at standard conditions, is recovered from processing biomass and consists primarily of propane. (*propane renouvelable*)

**residue** means a substance that is produced in a production process that is not a primary aim of the process. It excludes any substance that the process has been deliberately modified to produce. (*résidu*)

**norme ISO 14040** La norme internationale ISO 14040 intitulée *Management environnemental — Analyse du cycle de vie — Principes et cadre*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO Standard 14040*)

**norme ISO 14044** La norme internationale ISO 14044 intitulée *Management environnemental — Analyse du cycle de vie — Exigences et lignes directrices*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO Standard 14044*)

**norme ISO 14064-3:2019** La norme internationale ISO 14064-3:2019 intitulée *Spécifications et lignes directrices pour la vérification et la validation des déclarations des gaz à effet de serre*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO Standard 14064-3:2019*)

**norme ISO 19011** La norme internationale ISO 19011 intitulée *Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO Standard 19011*)

**norme ISO/IEC 17021-1** La norme internationale ISO/IEC 17021-1 intitulée *Évaluation de la conformité — Exigences pour les organismes procédant à l'audit et à la certification des systèmes de management — Partie 1: Exigences*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO/IEC Standard 17021-1*)

**norme ISO/IEC 17065** La norme internationale ISO/IEC 17065 intitulée *Évaluation de la conformité — Exigences pour les organismes certifiant les produits, les procédés et les services*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO/IEC Standard 17065*)

**participant** Vise le fournisseur principal ou le créateur enregistré qui participe au mécanisme de cession des unités de conformité. (*participant*)

**partie reportée de l'exigence de réduction** Relativement à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour une période de conformité, partie qui est reportée conformément à l'article 15, après la majoration ou la réduction effectuée conformément aux articles 16 ou 17. (*deferred reduction requirement*)

#### **période de conformité**

**a)** La période commençant à la date de l'enregistrement du présent règlement et se terminant le 30 novembre 2022;

**b)** la période commençant le 1<sup>er</sup> décembre 2022 et se terminant le 31 décembre 2022;

**c)** par la suite, chaque année civile. (*compliance period*)

**riparian zone** means land within 30 m, measured on a slope distance following the topography of the land, from

- (a) the high-water mark of a stream that is greater than 3 m in width; or
- (b) the edges of a lake or permanent wetland that has an area greater than 5 ha. (*zone riveraine*)

**scheme owner** has the same meaning as in subclause 3.11 of ISO/IEC Standard 17065. (*propriétaire du régime*)

**solid class** means the class that consists of coal, coke and petroleum coke. (*catégorie des combustibles solides*)

**standard conditions** means a temperature of 15.6°C (60°F) and a pressure of 101.325 kPa (14.696 psia). (*conditions normales*)

**propane renouvelable** Mélange qui est gazeux dans des conditions normales, qui est récupéré du traitement de biomasse et qui est composé principalement de propane. (*renewable propane*)

**propriétaire du régime** S'entend au sens de « propriétaire du programme » au paragraphe 3.11 de la norme ISO/IEC 17065. (*scheme owner*)

**résidu** Substance produite au cours d'un processus de production dont elle n'est pas le produit principal. La présente définition exclut toutes substances pour la production desquelles le processus a été modifié. (*residue*)

**station de ravitaillement en hydrogène** Installation au Canada où les véhicules à hydrogène sont alimentés en hydrogène. (*hydrogen fuelling station*)

**unité de conformité provisoire** Unité de conformité qui est créée conformément au paragraphe 22(1) et qui n'est pas encore inscrite à un compte conformément au paragraphe 23(3). (*provisional compliance credit*)

**véhicule à hydrogène** Véhicule propulsé uniquement par un moteur électrique alimenté en électricité par une cellule électrochimique qui la produit à partir d'hydrogène. (*hydrogen fuel cell vehicle*)

**véhicule électrique** Véhicule propulsé par un moteur électrique alimenté en électricité par une batterie rechargeable qui est rechargée à partir d'une source d'énergie électrique externe. La présente définition comprend les véhicules électriques hybrides rechargeables. (*electric vehicle*)

**zone riveraine** Terre qui est située à 30 mètres ou moins — mesurés sur une distance de pente qui suit la topographie du terrain — à partir, selon le cas :

- a) de la ligne des hautes eaux d'un cours d'eau d'une largeur supérieure à 3 mètres;
- b) des bords d'un lac ou d'un milieu humide permanent dont la superficie est supérieure à 5 hectares. (*riparian zone*)

## Compressed and liquefied gas

(2) In these Regulations

- (a) a reference to **hydrogen** includes compressed or liquefied hydrogen;
- (b) a reference to **natural gas** includes compressed or liquefied natural gas; and
- (c) a reference to **renewable natural gas** includes compressed or liquefied renewable natural gas.

## Gaz comprimé et gaz liquéfié

(2) Dans le présent règlement, la mention de :

- a) **hydrogène** vise également l'hydrogène comprimé et l'hydrogène liquéfié;
- b) **gaz naturel** vise également le gaz naturel comprimé et le gaz naturel liquéfié;
- c) **gaz naturel renouvelable** vise également le gaz naturel renouvelable comprimé et le gaz naturel renouvelable liquéfié.

**Incorporation by reference**

**(3)** Unless otherwise provided, a standard or method that is incorporated by reference in these Regulations is incorporated as amended from time to time.

**Interpretation of documents incorporated by reference**

**(4)** For the purpose of interpreting any document that is incorporated by reference in these Regulations, “should” must be read to mean “must” and any recommendation or suggestion must be read as an obligation, unless the context requires otherwise. For greater certainty, the context of the accuracy or precision of a measurement can never require otherwise.

**Standard cubic metres**

**2 (1)** In these Regulations, a measurement of a volume of a gas or liquid that is expressed in cubic metres is a measurement of that gas or liquid at standard conditions.

**Carbon dioxide equivalent**

**(2)** For the purposes of these Regulations, the quantity of a greenhouse gas is expressed in **CO<sub>2</sub>e**, that is, the quantity of carbon dioxide, measured in grams or in tonnes as the case may be, that would have an equivalent warming effect over a given period, as determined in accordance with the Fuel LCA Model Methodology or by application of the Fuel LCA Model.

## Application

**Exemption — primary suppliers**

**3 (1)** A primary supplier that produces in Canada or imports a volume of less than 400 m<sup>3</sup> of any type of fuel in the liquid class during a given compliance period is exempt from the application of these Regulations with respect to that type of fuel.

**Non-application — certain fuels**

**(2)** These Regulations, other than sections 109 and 157 to 161, do not apply in respect of a fuel in the liquid class that is

- (a)** aviation gasoline;
- (b)** exported from Canada;
- (c)** used in scientific research, other than research into the preferences of consumers for differing properties of fuels or marketing research; or
- (d)** sold or delivered for the purpose of supplying the engine of a vehicle, including a marine vessel, that is used exclusively for competition.

**Incorporation par renvoi**

**(3)** Dans le présent règlement, sauf disposition contraire, toute norme ou méthode incorporée par renvoi s’entend de sa version éventuellement modifiée.

**Interprétation des documents incorporés par renvoi**

**(4)** Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, le mot « should » ou l’emploi du conditionnel, ainsi que toute recommandation ou suggestion expriment une obligation, sauf indication contraire du contexte. Il est entendu qu’une indication contraire du contexte ne peut prévaloir dans le cas de l’exactitude ou de la précision d’une mesure.

**Mètre cube normalisé**

**2 (1)** Dans le présent règlement, tout volume de gaz ou de liquide exprimé en mètres cubes s’entend du volume dans des conditions normales.

**Équivalence CO<sub>2</sub>**

**(2)** Pour l’application du présent règlement, la quantité d’un gaz à effet de serre est exprimée en **CO<sub>2</sub>e**, à savoir la quantité de dioxyde de carbone, mesurée en grammes ou en tonnes, selon le cas, qui aurait un effet de réchauffement équivalent sur une période donnée, et déterminée conformément à la méthode du modèle ACV des combustibles ou au moyen du modèle ACV des combustibles.

## Application

**Exemption — fournisseur principal**

**3 (1)** Le fournisseur principal qui, au cours d’une période de conformité donnée, produit au Canada ou importe un volume inférieur à 400 mètres cubes de tout type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, est exempté de l’application du présent règlement à l’égard du type de combustible en cause.

**Non-application — certains combustibles**

**(2)** Le présent règlement, à l’exception des articles 109 et 157 à 161, ne s’applique pas à l’égard des combustibles de la catégorie des combustibles liquides qui sont, selon le cas :

- a)** de l’essence aviation;
- b)** exportés du Canada;
- c)** utilisés aux fins de recherche scientifique, autre que la recherche portant sur les préférences des consommateurs à l’égard de diverses propriétés des combustibles ou les études de marché;
- d)** vendus ou livrés pour alimenter le moteur des véhicules — notamment les bateaux — utilisés exclusivement pour la compétition.



**Lowering carbon intensity**

(2) A primary supplier complies with subsection (1) with respect to a type of fuel for a given compliance period by lowering the carbon intensity of their pool of that type of fuel for that compliance period by the difference, between the baseline carbon intensity and the limit set out in the table to that subsection for that type of fuel and that compliance period. The primary supplier establishes this lowering by satisfying the reduction requirement calculated under section 8 using compliance credits in accordance with subsection 10(1).

**Baseline carbon intensity**

(3) For the purpose of subsection (2), the baseline carbon intensity of the following types of fuels in the liquid class, expressed in grams of CO<sub>2</sub>e per megajoule, is

- (a) 96 for gasoline;
- (b) 96 for diesel;
- (c) 87 for kerosene;
- (d) 95 for light fuel oil;
- (e) 98 for heavy fuel oil; and
- (f) 88 for jet fuel.

**Non-application**

(4) The section does not apply with respect to a fuel that is produced in Canada or imported before December 1, 2022.

**Volumetric requirement — low carbon intensity fuel**

5 (1) For the purpose of section 139 of the Act, at least 5% of the volume of a primary supplier's pool of gasoline for each compliance period must be displaced by an equivalent volume of liquid low carbon intensity fuel, other than biodiesel and hydrogenation-derived renewable diesel.

**Exception — Newfoundland and Labrador**

(2) This section does not apply with respect to any volume of gasoline in a primary supplier's pool of gasoline that they produced in or imported in Newfoundland and Labrador during a given compliance period, if they record information that establishes the volumes of gasoline that they produced in or imported in that province.

**Non-application**

(3) The section does not apply with respect to gasoline that is produced in Canada or imported before January 1, 2023.

**Diminution de l'intensité en carbone**

(2) Le fournisseur principal se conforme au paragraphe (1) pour une période de conformité donnée en diminuant l'intensité en carbone de ses stocks du type de combustibles en cause pour cette période de conformité à hauteur de la différence entre l'intensité en carbone de base de ce type de combustible et la limite visée à ce paragraphe pour ce type de combustible et cette période de conformité. Le fournisseur principal établit cette diminution par la satisfaction à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 en utilisant des unités de conformité conformément au paragraphe 10(1).

**Intensité en carbone de base**

(3) Pour l'application du paragraphe (2), l'intensité en carbone de base des types de combustibles de la catégorie des combustibles liquides, exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>e par mégajoule, est :

- a) pour l'essence, de 96;
- b) pour le diesel, de 96;
- c) pour le kérosène, de 87;
- d) pour le mazout léger, de 95;
- e) pour le mazout lourd, de 98;
- f) pour le carburacteur, de 88.

**Non-application**

(4) Le présent article ne s'applique pas aux combustibles qui sont produits au Canada ou importés avant le 1<sup>er</sup> décembre 2022.

**Exigence volumétrique — combustibles à faible intensité en carbone**

5 (1) Pour l'application de l'article 139 de la loi, au moins 5 % du volume du stock d'essence du fournisseur principal doit, pour chaque période de conformité, être remplacé par un volume équivalent de combustible liquide à faible intensité en carbone autre que le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation.

**Exclusion — Terre-Neuve-et-Labrador**

(2) Le présent article ne s'applique pas au volume d'essence compris dans le stock d'essence du fournisseur principal que celui-ci a, au cours d'une période de conformité donnée, produit ou importé à Terre-Neuve-et-Labrador, si le fournisseur principal consigne les renseignements établissant le volume de cette production ou de cette importation.

**Non-application**

(3) Le présent article ne s'applique pas à l'essence produite au Canada ou importée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Volumetric requirement — biodiesel and HDRD**

**6 (1)** For the purpose of section 139 of the Act, at least 2% of the total of the volumes of a primary supplier's pools of diesel and light fuel oil for each compliance period must be displaced by an equivalent volume of low carbon intensity fuel that is biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel.

**Exception — Newfoundland and Labrador**

**(2)** This section does not apply with respect to any volume of diesel and light fuel oil in a primary supplier's pools of diesel or light fuel oil, as the case may be, that they produced in or imported in Newfoundland and Labrador during a given compliance period, if they record information that establishes the volumes of diesel and light fuel oil that they produced in or imported in that province.

**Non-application**

**(3)** The section does not apply with respect to diesel and light fuel oil that is produced in Canada or imported before January 1, 2023.

**Pools of liquid fuel — volume**

**7 (1)** For the purpose of sections 4 to 6, a primary supplier's pool of a type of fuel in the liquid class set out in column 1 of the table to subsection 4(1), for a given compliance period, is the total volume, expressed in cubic metres, of that type of fuel that they

- (a)** produced at a production facility and, during the compliance period, either
  - (i)** dispatched from the production facility, or
  - (ii)** used to fuel a vehicle or other mobile equipment within the production facility; or
- (b)** imported during the compliance period.

**Subtracted volumes**

**(2)** Despite subsection (1), a primary supplier may subtract from their pool of a type of fuel in the liquid class for a given compliance period any volume of that fuel if they make, before July 1 of the calendar year that follows the compliance period, a record that establishes that the volume was

- (a)** sold or delivered for a use other than combustion;
- (b)** sold or delivered for use in a marine vessel that had a non-Canadian port as its destination; or
- (c)** sold or delivered for use for non-industrial purposes in a geographic area that is serviced by neither an electrical distribution network that is under the

**Exigence volumétrique — biodiesel ou DRPH**

**6 (1)** Pour l'application de l'article 139 de la loi, au moins 2 % des volumes des stocks de diesel et de mazout léger du fournisseur principal doit, pour chaque période de conformité, être remplacé par un volume équivalent de combustible à faible intensité en carbone qui est du biodiesel ou du diesel renouvelable produit par hydrogénation.

**Exclusion — Terre-Neuve-et-Labrador**

**(2)** Le présent article ne s'applique pas au volume de diesel ou de mazout léger compris dans les stocks de diesel ou de mazout léger, selon le cas, du fournisseur principal que celui-ci a, au cours d'une période de conformité donnée, produit ou importé à Terre-Neuve-et-Labrador, si le fournisseur principal consigne les renseignements établissant le volume de cette production ou de cette importation.

**Non-application**

**(3)** Le présent article ne s'applique pas au diesel et au mazout léger produits au Canada ou importés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Stocks de combustibles liquides — volume**

**7 (1)** Pour l'application des articles 4 à 6, les stocks de combustibles de la catégorie des combustibles liquides d'un fournisseur principal d'un type visé à la colonne 1 du tableau du paragraphe 4(1), pour une période de conformité donnée, sont constitués du volume total de ce type de combustible, exprimé en mètres cubes, que le fournisseur principal, selon le cas :

- a)** produit à l'installation de production et, au cours de la période de conformité :
  - (i)** ou bien fait sortir de celle-ci,
  - (ii)** ou bien utilise pour alimenter le réservoir de carburant d'un véhicule, ou d'un autre équipement mobile, à cette installation de production;
- b)** importe au cours de la période de conformité.

**Volumes soustraits**

**(2)** Malgré le paragraphe (1), le fournisseur principal peut, pour une période de conformité donnée, soustraire de ses stocks d'un type de combustibles de la catégorie des combustibles liquides tout volume de ces combustibles si, avant le 1<sup>er</sup> juillet de l'année civile qui suit la période de conformité, il consigne les renseignements établissant que ce volume a été, selon le cas :

- a)** vendu ou livré pour une utilisation autre que sa combustion;
- b)** vendu ou livré pour utilisation dans un bateau à destination d'un port non canadien;

jurisdiction of the North American Electric Reliability Corporation nor a natural gas distribution system.

## Reduction Requirement

### Reduction in tonnes

**8** The carbon intensity of a pool of a type of fuel in the liquid class for a compliance period is lowered if the number of tonnes of CO<sub>2</sub>e released during the lifecycle of the fuel is reduced by the amount of the reduction requirement calculated in accordance with the following formula:

$$CI_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

**CI<sub>diff</sub>** is the difference, expressed in grams of CO<sub>2</sub>e per megajoule, between the baseline carbon intensity of that type of fuel, as set out in subsection 4(3), and the limit for that type of fuel for that compliance period, as set out in subsection 4(1);

**Q** is the quantity of that pool for the compliance period, determined in accordance with section 7 and expressed as a volume in cubic metres; and

**D** is the energy density of the type of fuel, as set out in Schedule 2.

## Registration as a Primary Supplier

### Registration

**9 (1)** A primary supplier that is not already registered must register by submitting to the Minister a registration report that contains the information set out in items 1 to 3 of Schedule 3 not later than 10 days after they produce in Canada or import, during a given compliance period, a total volume of 400 m<sup>3</sup> or more of any type of fuel in the liquid class.

### Registration by December 31, 2021

**(2)** However, a primary supplier must register no later than December 31, 2021 if they produce in Canada or import during the period that begins on the day on which these Regulations are registered and ends on December 31, 2021 a total volume of 400 m<sup>3</sup> or more of any type of fuel in the liquid class.

**c)** vendu ou livré pour utilisation à des fins non industrielles dans une région géographique qui n'est desservie ni par un réseau de distribution électrique relevant de la North American Electric Reliability Corporation ni par un réseau de distribution de gaz naturel.

## Exigence de réduction

### Réduction en tonnes

**8** L'intensité en carbone des stocks d'un type donné de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour une période de conformité est diminuée si le nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e rejetées pendant le cycle de vie de ce type de combustible est réduit de l'exigence de réduction calculée selon la formule suivante :

$$IC_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

**IC<sub>diff</sub>** représente la différence, exprimée en grammes de CO<sub>2</sub>e par mégajoule, entre l'intensité en carbone de base de ce type de combustible prévue au paragraphe 4(3) et la limite prévue au paragraphe 4(1) pour ce type de combustible et cette période de conformité;

**Q** la quantité du stock du type de combustible, déterminée conformément à l'article 7 pour la période de conformité et exprimée comme un volume en mètres cubes;

**D** la densité énergétique du type de combustible, prévue à l'annexe 2.

## Enregistrement du fournisseur principal

### Rapport d'enregistrement

**9 (1)** Le fournisseur principal qui n'est pas déjà enregistré s'enregistre en transmettant au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements énumérés aux articles 1 à 3 de l'annexe 3 au plus tard dix jours après la date à laquelle il produit au Canada ou importe, au cours d'une période de conformité donnée, un volume total de tout type de combustible de la catégorie des combustibles liquides égal ou supérieur à 400 m<sup>3</sup>.

### Enregistrement avant le 31 décembre 2021

**(2)** Toutefois, le fournisseur principal qui produit au Canada ou importe, au cours de la période commençant à la date de l'enregistrement du présent règlement et se terminant le 31 décembre 2021, un volume total de tout type de combustible de la catégorie des combustibles liquides supérieur ou égal à 400 m<sup>3</sup>, s'enregistre avant la fin de cette période.

**Change of information**

**(3)** If the information that is referred to in item 1 of Schedule 3 and provided in the registration report changes, the primary supplier must send a notice to the Minister that includes the updated information no later than 30 days after the date of the change.

**Notice of cancellation**

**(4)** A registered primary supplier to which these Regulations do not apply for a given compliance period and that has complied with the obligations of these Regulations, including subsections 4(2), 5(1) and 6(1), for all previous compliance periods may cancel their registration by sending a notice to the Minister in which they request that the Minister cancel the compliance credits in their accounts that were opened under section 26.

**Minister's determination**

**(5)** On receiving the notice, the Minister must determine whether the primary supplier has complied with those obligations.

**Cancellation by Minister**

**(6)** If the Minister is satisfied that the primary supplier has satisfied their obligations under these Regulations, the Minister must

- (a)** if applicable, cancel any compliance credits in their accounts that were opened under section 26;
- (b)** cancel their registration; and
- (c)** send a notice to the primary supplier that indicates that their registration is cancelled.

## Compliance Credits

### Use

**To satisfy reduction requirement**

**10 (1)** A primary supplier uses compliance credits that they created under sections 18 to 20, or that were transferred to them in trade under section 90, 92 or 95, to satisfy the reduction requirement calculated under section 8, including any deferred reduction requirement, for a pool of a type of fuel in the liquid class and a given compliance period.

**Deemed reduction**

**(2)** The number of tonnes of CO<sub>2</sub>e that are released during the lifecycle of a type of fuel in the liquid class that is produced in Canada or imported during a given compliance period is deemed to be reduced by the number of tonnes that are represented by the compliance credits that are

**Modification des renseignements**

**(3)** En cas de modification des renseignements visés à l'article 1 de l'annexe 3 fournis dans le rapport d'enregistrement, le fournisseur principal transmet au ministre un avis comportant les nouveaux renseignements dans les trente jours suivant la date de la modification.

**Avis d'annulation**

**(4)** Le fournisseur principal enregistré qui, pour une période de conformité donnée, n'est pas assujéti au présent règlement et qui, pour toutes les périodes de conformité antérieures, a satisfait aux exigences du présent règlement, notamment celles qui sont prévues aux paragraphes 4(2), 5(1) et 6(1), peut annuler son enregistrement en transmettant au ministre un avis à cet effet dans lequel il demande au ministre d'annuler les unités de conformité inscrites dans ses comptes ouverts au titre de l'article 26.

**Détermination par le ministre**

**(5)** Dès qu'il reçoit l'avis, le ministre détermine si le fournisseur principal a satisfait aux exigences du présent règlement.

**Annulation par le ministre**

**(6)** S'il est d'avis que le fournisseur principal a satisfait à ces exigences, le ministre, à la fois :

- a)** annule les unités de conformité inscrites dans les comptes du fournisseur principal ouverts au titre de l'article 26, le cas échéant;
- b)** annule l'enregistrement du fournisseur principal;
- c)** transmet au fournisseur principal un avis indiquant que son enregistrement est annulé.

## Unités de conformité

### Utilisation

**Satisfaction à l'exigence de réduction**

**10 (1)** Pour satisfaire à l'exigence de réduction prévue à l'article 8 à l'égard des stocks d'un type donné de combustible de la catégorie des combustibles liquides pour une période de conformité donnée, y compris la partie reportée de l'exigence de réduction, le fournisseur principal utilise les unités de conformité qu'il a créées au titre des articles 18 à 20 ou celles qui lui ont été cédées au titre des articles 90, 92 ou 95.

**Réductions réputées**

**(2)** Le nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e rejetées par un type donné de combustible de la catégorie des combustibles liquides pendant son cycle de vie et qui est produit au Canada ou importé pendant une période de conformité donnée est réputé réduit par le nombre de ces tonnes qui



used by the primary supplier for that fuel type and compliance period.

#### **Prior creation of provisional credit**

**(3)** Only a compliance credit that was created either as a provisional compliance credit on or before the last day of a compliance period or under subsection 18(2) may be used to satisfy the reduction requirement for that compliance period calculated under section 8.

#### **Cancellation after use**

**(4)** The Minister must cancel a compliance credit once it is used.

#### **Satisfaction of gasoline volumetric requirement**

**11 (1)** A compliance credit that was created under paragraph 18(1)(b) or (c) by producing in Canada or importing a volume of low carbon intensity fuel, other than biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel, and that a primary supplier uses in accordance with section 10 for a given compliance period is deemed to displace the use of an equivalent volume of the primary supplier's pool of gasoline for the compliance period for the purpose of subsection 5(1).

#### **Satisfaction of diesel and LFO volumetric requirement**

**(2)** A compliance credit that was created under paragraph 18(1)(b) or (c) by producing in Canada or importing a volume of low carbon intensity fuel that is biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel and that a primary supplier uses in accordance with section 10 for a given compliance period is deemed to displace the use of an equivalent volume of the primary supplier's pool of diesel and light fuel oil for the compliance period for the purpose of subsection 6(1).

#### **Prior creation of provisional credit**

**(3)** Only a compliance credit that was created as a provisional compliance credit on or before the last day of a compliance period is eligible to be used to satisfy the requirement set out in subsection 5(1) or 6(1) for the compliance period.

#### **Use of credits on June 30 — gasoline**

**12 (1)** On the June 30 that follows a compliance period, the compliance credits in a primary supplier's account opened under paragraph 26(a) that are described in

correspondent aux unités de conformité utilisées par le fournisseur principal pour ce type de combustible et cette période de conformité.

#### **Création antérieure d'unités de conformité provisoires**

**(3)** Seules les unités de conformité créées soit comme unités de conformité provisoires au plus tard le dernier jour d'une période de conformité donnée, soit au titre du paragraphe 18(2) peuvent être utilisées par le fournisseur principal pour satisfaire à l'exigence de réduction pour cette période de conformité, calculée conformément à l'article 8.

#### **Annulation après utilisation**

**(4)** Le ministre annule toute unité de conformité dès qu'elle est utilisée.

#### **Satisfaction à l'exigence volumétrique pour l'essence**

**11 (1)** Les unités de conformité créées au titre des alinéas 18(1)b) ou c) par la production au Canada ou l'importation d'un volume de combustible à faible intensité en carbone — autre que le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation — et que le fournisseur principal utilise aux termes de l'article 10 pour une période de conformité donnée, sont également réputées remplacer, pour la période de conformité en cause, l'utilisation d'un volume équivalent de ses stocks d'essence pour l'application du paragraphe 5(1).

#### **Satisfaction de l'exigence volumétrique pour le diesel et le mazout léger**

**(2)** Les unités de conformité créées au titre des alinéas 18(1)b) ou c) par la production au Canada ou l'importation d'un volume de combustible à faible intensité en carbone — qui est du biodiesel ou du diesel renouvelable produit par hydrogénation — et que le fournisseur principal utilise aux termes de l'article 10 pour une période de conformité donnée, sont également réputées remplacer, pour la période de conformité en cause, l'utilisation d'un volume équivalent de ses stocks de diesel et de mazout léger pour l'application du paragraphe 6(1).

#### **Création antérieure d'unités provisoires**

**(3)** Seules les unités de conformité créées comme unités de conformité provisoires au plus tard le dernier jour d'une période de conformité donnée peuvent être utilisées par le fournisseur principal pour satisfaire à l'exigence prévue aux paragraphes 5(1) ou 6(1) pour cette période de conformité.

#### **Utilisation des unités le 30 juin — essence**

**12 (1)** Le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité, les unités de conformité inscrites au compte du fournisseur principal ouvert au titre de l'alinéa 26a) qui sont

subsection 11(1) and that satisfy subsection 11(3) are used under section 10 and subsection 11(1) until either

- (a) subsection 5(1) is satisfied for the compliance period; or
- (b) no such compliance credits remain in that account.

#### **Use of credits on June 30 — diesel and LFO**

(2) On the June 30 that follows a compliance period, the compliance credits in a primary supplier's account opened under paragraph 26(a) that are described in subsections 11(2) and (3) are used under section 10 and subsection 11(2) until either of the following circumstances applies:

- (a) subsection 6(1) is satisfied for the compliance period; or
- (b) no such compliance credits remain in that account.

#### **Credits from contribution to funding program**

(3) Subject to subsection 14(1), on the June 30 that follows a compliance period, the compliance credits created by a primary supplier by contributing to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(a) must be used by the primary supplier to satisfy the reduction requirement calculated under section 8.

#### **Credits in accounts**

(4) Subject to subsections 14(2) and (3), on the June 30 that follows a compliance period, the compliance credits that are in the primary supplier's accounts opened under paragraphs 26(a) to (c) and that satisfy the requirements of subsection 10(3) are to be used in accordance with section 10 until

- (a) the reduction requirement calculated under section 8 is satisfied for the compliance period; or
- (b) no such compliance credits remain in the accounts.

#### **Choice of credit**

(5) If the circumstances described in paragraph (4)(a) occurs before the circumstances described in paragraph (4)(b), the reduction requirement calculated under section 8 is satisfied using the compliance credits that are chosen by the primary supplier, as indicated in the report they submitted under subsection 109(1).

visées au paragraphe 11(1) et satisfont aux exigences du paragraphe 11(3) sont utilisées aux termes de l'article 10 et du paragraphe 11(1) jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes survienne :

- a) la satisfaction aux exigences du paragraphe 5(1) pour la période de conformité;
- b) aucune de ces unités de conformité ne demeure inscrite au compte.

#### **Utilisation des unités le 30 juin — diesel et mazout léger**

(2) Le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité, les unités de conformité inscrites au compte du fournisseur principal ouvert au titre de l'alinéa 26a) qui sont visées aux paragraphes 11(2) et (3) sont utilisées aux termes de l'article 10 et du paragraphe 11(2) jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes survienne :

- a) la satisfaction aux exigences du paragraphe 6(1) pour la période de conformité;
- b) aucune de ces unités de conformité ne demeure inscrite au compte.

#### **Unités provenant de la contribution à un programme de financement**

(3) Sous réserve du paragraphe 14(1), le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité, le fournisseur principal utilise les unités de conformité qu'il a créées en contribuant à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)a) pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8.

#### **Unités inscrites aux comptes**

(4) Sous réserve des paragraphes 14(2) et (3), le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité, les unités de conformité inscrites aux comptes du fournisseur principal ouverts au titre des alinéas 26a) à c) et qui sont conformes au paragraphe 10(3) sont utilisées aux termes de l'article 10 jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes se produise :

- a) la satisfaction à l'exigence de réduction pour la période de conformité, calculée conformément à l'article 8;
- b) aucune de ces unités de conformité ne demeure inscrite au compte.

#### **Choix des unités de conformité**

(5) Si les circonstances visées à l'alinéa (4)a) surviennent avant celles visées à l'alinéa (4)b), les unités de conformité sont utilisées pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 selon ce qui est indiqué par le fournisseur principal dans le rapport qu'il transmet en application du paragraphe 109(1).

**July 1 cancellation of credits**

**(6)** On July 1, the Minister must cancel any unused compliance credit that is referred to in subsection (3).

**Non-application of subsections (1) and (2)**

**(7)** Subsections (1) and (2) do not apply for any compliance period that ends before January 1, 2023.

**Non-application of subsections (3) and (4)**

**(8)** Subsections (3) and (4) do not apply for the compliance period that ends on November 30, 2022.

**December 2022 compliance period**

**(9)** For the compliance period that ends on December 31, 2022, the use of compliance credits that is referred to in sections (3) and (4) occurs on June 30, 2024.

**Use of credits on November 30 — gasoline**

**13 (1)** On the November 30 that follows a compliance period, the compliance credits in a primary supplier's account opened under paragraph 26(a) that are described in subsections 11(1) and that satisfy subsection 11(3) are to be used under section 10 and subsection 11(1) until

- (a)** subsection 5(1) is satisfied for the compliance period; or
- (b)** no such compliance credits remain in that account.

**Use of credits on November 30 — diesel and LFO**

**(2)** On the November 30 that follows a compliance period, the compliance credits in a primary supplier's account opened under paragraph 26(a) that are described in subsections 11(2) and that satisfy subsection 11(3) are to be used under section 10 and subsection 11(2) until

- (a)** subsection 6(1) is satisfied for the compliance period; or
- (b)** no such compliance credits remain in that account.

**Other credits**

**(3)** Subject to subsection 14(1), on the November 30 that follows a compliance period, the compliance credits that were transferred to the primary supplier in trade under section 95 or created by contributing to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(b) must be used by the primary supplier to satisfy the reduction requirement calculated under section 8.

**Annulation le 1<sup>er</sup> juillet**

**(6)** Le 1<sup>er</sup> juillet, le ministre annule toute unité de conformité visée au paragraphe (3) qui n'a pas été utilisée.

**Non-application des paragraphes (1) et (2)**

**(7)** Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas pour les périodes de conformité qui se terminent avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Non-application des paragraphes (3) et (4)**

**(8)** Les paragraphes (3) et (4) ne s'appliquent pas pour la période de conformité qui se termine le 30 novembre 2022.

**Période de conformité décembre 2022**

**(9)** Pour la période de conformité qui se termine le 31 décembre 2022, l'utilisation des unités de conformité aux termes des paragraphes (3) et (4) a lieu le 30 juin 2024.

**Utilisation des unités le 30 novembre — essence**

**13 (1)** Le 30 novembre qui suit la fin d'une période de conformité, les unités de conformité inscrites au compte du fournisseur principal ouvert au titre de l'alinéa 26a) qui sont visées au paragraphe 11(1) et satisfont aux exigences du paragraphe 11(3) sont utilisées aux termes de l'article 10 et du paragraphe 11(1) jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes survienne :

- a)** la satisfaction aux exigences du paragraphe 5(1) pour la période de conformité;
- b)** aucune de ces unités de conformité ne demeure inscrite au compte.

**Utilisation des unités le 30 novembre — diesel et mazout léger**

**(2)** Le 30 novembre qui suit la fin d'une période de conformité, les unités de conformité inscrites au compte du fournisseur principal ouvert au titre de l'alinéa 26a) qui sont visées aux paragraphes 11(2) et (3) sont utilisées aux termes de l'article 10 et du paragraphe 11(2) jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes survienne :

- a)** la satisfaction aux exigences du paragraphe 6(1) pour la période de conformité;
- b)** aucune de ces unités de conformité ne demeure inscrite au compte.

**Autres unités**

**(3)** Sous réserve du paragraphe 14(1), le 30 novembre qui suit la fin d'une période de conformité, le fournisseur principal utilise les unités de conformité qui lui ont été cédées au titre de l'article 95 ou qu'il a créées par la contribution à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)b), pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8.

**Satisfaction by November 30**

(4) Subject to sections 15 to 17, a primary supplier must satisfy the volumetric requirements set out in subsections 5(1) and 6(1) and the reduction requirement calculated under section 8 in respect of all of their pools of fuel in the liquid class for a given compliance period no later than the November 30 that follows the end of the compliance period.

**December 1**

(5) On December 1, the Minister must cancel any unused compliance credit that is described in subsection (3).

**Non-application of subsections (1) and (2)**

(6) Subsections (1) and (2) do not apply for any compliance period that ends before January 1, 2023.

**Non-application of subsections (3) and (4)**

(7) Subsections (3) and (4) do not apply for the compliance period that ends on November 30, 2022.

**December 2022 compliance period**

(8) For the compliance period that ends on December 31, 2022, the use of compliance credits that is referred to in sections (3) and (4) occurs on November 30, 2024 and the cancellation referred to in subsection (5) occurs on December 1, 2024.

**Limits on credit use — contribution to funding program**

**14 (1)** The total number of compliance credits created under subsection 18(2) by contributing to a registered emissions reductions funding program and that are used in accordance with subsections 12(3) and 13(3), paragraph 16(2)(a), subsection 16(4), paragraph 17(2)(a) and subsection 17(4) during the calendar year that follows the end of a compliance period must not exceed 10% of the sum of the total, in respect of all fuel types in the liquid class, of a primary supplier's reduction requirements calculated under section 8 for that compliance period and any deferred reduction requirement.

**Limits on credit use — gaseous and solid fuels**

(2) The total number of compliance credits in a primary supplier's accounts opened under paragraph 26(b) or (c) that are used in accordance with subsections 12(4) and paragraphs 16(2)(b) and 17(2)(b) during the calendar year that follows the end of a compliance period must not exceed 10% of the sum of the total, in respect of all fuel types in the liquid class, of a primary supplier's reduction requirements calculated under section 8 for that compliance period and any deferred reduction requirement.

**Satisfaction au plus tard le 30 novembre**

(4) Sous réserve des articles 15 à 17, le fournisseur principal satisfait aux exigences volumétriques prévues aux paragraphes 5(1) et 6(1) et à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 à l'égard de tous ses stocks de combustible de la catégorie des combustibles liquides pour une période de conformité donnée au plus tard le 30 novembre qui suit la fin de cette période de conformité.

**Annulation le 1<sup>er</sup> décembre**

(5) Le 1<sup>er</sup> décembre, le ministre annule toute unité de conformité visée au paragraphe (3) qui n'a pas été utilisée.

**Non-application des paragraphes (1) et (2)**

(6) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas pour les périodes de conformité qui se terminent avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Non-application des paragraphes (3) et (4)**

(7) Les paragraphes (3) et (4) ne s'appliquent pas pour la période de conformité qui se termine le 30 novembre 2022.

**Période de conformité décembre 2022**

(8) Pour la période de conformité qui se termine le 31 décembre 2022, l'utilisation des unités de conformité aux termes des paragraphes (3) et (4) a lieu le 30 novembre 2024 et l'annulation prévue au paragraphe (5) est effectuée le 1<sup>er</sup> décembre 2024.

**Limite d'utilisation — contribution à un programme de financement**

**14 (1)** Le nombre d'unités de conformité créées par la contribution, au titre du paragraphe 18(2), à un programme de financement des réductions des émissions enregistré qui sont utilisées au cours de l'année civile qui suit la fin d'une période de conformité donnée au titre des paragraphes 12(3) et 13(3), de l'alinéa 16(2)a), du paragraphe 16(4), de l'alinéa 17(2)a) et du paragraphe 17(4) ne peut correspondre à plus de 10 % de la somme, d'une part, de l'exigence de réduction du fournisseur principal calculée conformément à l'article 8 à l'égard de tous les types de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité en cause, et d'autre part, de la partie reportée de l'exigence de réduction.

**Limite d'utilisation — combustibles gazeux ou solides**

(2) Le nombre d'unités de conformité inscrites au compte du fournisseur principal ouvert au titre des alinéas 26b) ou c) qui sont utilisées au cours de l'année civile qui suit la fin d'une période de conformité donnée au titre du paragraphe 12(4) et des alinéas 16(2)b) et 17(2)b) ne peut correspondre à plus de 10 % de la somme, d'une part, de l'exigence de réduction du fournisseur principal calculée conformément à l'article 8 à l'égard de tous les types de combustibles de la catégorie des combustibles liquides

**Limit — generic quantification method**

**(3)** The total number of compliance credits that are created under paragraph 18(1)(a), subsection 19(a) and section 20 for a project for which a generic emissions reduction quantification method has been provided under subsection 28(2) and that are used in accordance with subsections 12(4) and paragraphs 16(2)(b) and (c) and 17(2)(b) and (c) during the calendar year that follows the end of a compliance period must not exceed 10% of the sum of the total, in respect of all fuel types in the liquid class, of a primary supplier's reduction requirements calculated under section 8 for that compliance period and any deferred reduction requirement.

**December 2022 compliance period**

**(4)** For the compliance period that ends on December 31, 2022, the relevant calendar year for this section is 2024.

**Deferral of 10% of reduction requirements**

**15 (1)** On the November 30 that follows the end of a compliance period, a primary supplier may defer satisfaction of up to 10% of the total of the reduction requirements calculated under section 8 for the period.

**Condition for deferral**

**(2)** The primary supplier is only eligible to defer satisfaction of a reduction requirement for a compliance period under subsection (1) if

**(a)** the Minister has sent a notice in accordance with section 94(2) for the compliance period or the primary supplier has acquired by transfer through the compliance credit clearance mechanism the number of compliance credits determined under paragraph 95(4)(b) for that compliance period;

**(b)** the primary supplier has created enough compliance credits by contributing to a registered emissions reduction funding program to satisfy 10% of their total reduction requirements calculated under section 8 for the compliance period; and

**(c)** the primary supplier has satisfied any deferred reduction requirement for all previous compliance periods.

**Notification of fuel type**

**(3)** The primary supplier must, in their complementary compliance report referred to in section 111 for the given

pour la période de conformité en cause, et d'autre part, de la partie reportée de l'exigence de réduction.

**Limite — méthode de quantification générique**

**(3)** Le nombre d'unités de conformité créées au titre des alinéas 18(1)a) et 19a) et de l'article 20 pour un projet à l'égard duquel une méthode de quantification générique des réductions d'émissions a été fournie au titre du paragraphe 28(2) et utilisées conformément au paragraphe 12(4) et aux alinéas 16(2)b) et c) et 17(2)b) et c) au cours de l'année civile qui suit la fin d'une période de conformité ne peut correspondre à plus de 10 % de la somme, d'une part, de l'exigence de réduction du fournisseur principal calculée conformément à l'article 8 à l'égard de tous les types de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité en cause et d'autre part de la partie reportée de l'exigence de réduction.

**Période de conformité décembre 2022**

**(4)** Pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022, l'année civile mentionnée au présent article est 2024.

**Report de 10% de l'exigence de réduction**

**15 (1)** Le 30 novembre qui suit la fin d'une période de conformité, le fournisseur principal peut reporter au plus 10 % de la totalité de l'exigence de réduction pour cette période de conformité calculée conformément à l'article 8.

**Conditions du report**

**(2)** Le fournisseur principal ne peut effectuer le report de l'exigence de réduction pour la période de conformité au titre du paragraphe (1) que si les conditions suivantes sont remplies :

**a)** le ministre a transmis l'avis conformément au paragraphe 94(2) pour cette période de conformité ou le fournisseur principal a acquis par cession sur le marché de compensation des unités de conformité pour cette période le nombre d'unités de conformité déterminé conformément à l'alinéa 95(4)b);

**b)** par sa contribution à un programme de financement des réductions des émissions enregistré, le fournisseur principal a créé des unités de conformité en nombre suffisant pour atteindre 10 % de la totalité de l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période;

**c)** le fournisseur principal a satisfait à toute partie reportée de l'exigence de réduction pour toutes les périodes de conformité antérieures.

**Avis du type de combustible**

**(3)** Le fournisseur principal avise le ministre, dans le rapport de conformité complémentaire visé à l'article 111

compliance period, notify the Minister as to the type of fuel in the liquid class with respect to which the reduction requirement is deferred.

#### **Obligation satisfied within two years**

**(4)** A primary supplier that defers satisfaction of a reduction requirement for a compliance period under subsection (1) must satisfy that requirement no later than the November 30 that follows the second anniversary of the end of the compliance period.

#### **December 2022 compliance period**

**(5)** For the compliance period that ends on December 31, 2022, the deferral that is referred to in subsection (1) occurs on November 30, 2024 and the satisfaction referred to in subsection (4) must be done no later than November 30, 2026.

#### **Compliance clearance mechanism – 2024**

**(6)** For the compliance periods that end on December 31, 2022 or December 31, 2023, paragraph (2)(a) is satisfied if the Minister has sent a notice in accordance with section 94(2) or the primary supplier has acquired by transfer through the compliance credit clearance mechanism the number of compliance credits determined under paragraph 95(7)(b) for those compliance periods;

#### **Increase of deferred reduction requirement**

**16 (1)** On the December 1 that follows the end of the compliance period referred to in subsection 15(1), the deferred reduction requirement is multiplied by 1.2.

#### **Reduction of deferred reduction requirement – June 30**

**(2)** On the June 30 that follows the first anniversary of the end of that compliance period, the primary supplier must use the following compliance credits that are in their accounts opened under section 26 and that exceed the number required to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period that ends on that anniversary to reduce the deferred reduction requirement in accordance with subsections 10(1) and (2):

- (a)** subject to subsection 14(1), all compliance credits that were created by contributing to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(a);
- (b)** subject to subsections 14(2) and (3), any number of compliance credits that are in their accounts opened under paragraph 26(b) or (c), as the case may be; and
- (c)** subject to subsection 14(3), any number of compliance credits that are in their account opened under paragraph 26(a).

pour la période de conformité en cause, du type de combustible de la catégorie des combustibles liquides pour lequel le report est effectué.

#### **Exigence satisfaite sur deux ans**

**(4)** Le fournisseur principal qui effectue le report de l'exigence de réduction pour une période de conformité en vertu du paragraphe (1) satisfait à la partie reportée de l'exigence de réduction au plus tard le 30 novembre qui suit le deuxième anniversaire de la fin de cette période de conformité.

#### **Période de conformité décembre 2022**

**(5)** Pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022, le report prévu au paragraphe (1) a lieu le 30 novembre 2024 et la satisfaction prévue au paragraphe (4) a lieu au plus tard le 30 novembre 2026.

#### **Marché de compensation – 2024**

**(6)** Pour les périodes de conformité se terminant le 31 décembre 2022 ou le 31 décembre 2023, la condition prévue à l'alinéa (2)a) est remplie si le ministre a transmis l'avis conformément au paragraphe 94(2) ou si le fournisseur principal a acquis par cession sur le marché de compensation des unités de conformité pour ces périodes le nombre d'unités de conformité déterminé conformément à l'alinéa 95(7)b).

#### **Majoration de la partie reportée de l'exigence**

**16 (1)** Le 1<sup>er</sup> décembre qui suit la fin de la période de conformité visée au paragraphe 15(1), la partie reportée de l'exigence de réduction est multipliée par 1,2.

#### **Réduction de la partie reportée de l'exigence – 30 juin**

**(2)** Afin de réduire au titre des paragraphes 10(1) et (2) la partie reportée de l'exigence de réduction, le fournisseur principal utilise, le 30 juin suivant le premier anniversaire de la fin de cette période de conformité, les unités de conformité ci-après qui sont inscrites dans ses comptes ouverts au titre de l'article 26 en nombre supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité se terminant à la date de cet anniversaire :

- a)** sous réserve du paragraphe 14(1), toutes les unités de conformité créées par sa contribution à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)a);
- b)** sous réserve des paragraphes 14(2) et (3), tout nombre d'unités de conformité qui sont inscrites à son compte ouvert au titre des alinéas 26b) ou c), selon le cas;
- c)** sous réserve du paragraphe 14(3), tout nombre d'unités de conformité qui sont inscrites à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a).

**Election**

**(3)** If the primary supplier has more credits than are required to satisfy the deferred reduction requirement in accordance with subsection (2), they may elect the number of compliance credits referred to in paragraph (2)(b) and (c) to be used.

**Reduction of deferred reduction requirement — November 30**

**(4)** Subject to subsection 14(1), on the November 30 that follows the first anniversary of the end of the compliance period referred to in subsection 15(1), the primary supplier must use all of the compliance credits that are in their account opened under paragraph 26(a) that were either transferred in trade to them through the credit clearance mechanism under section 95 or created by contributing to a registered emissions reduction funding program under paragraph 101(1)(b) and that are in excess of those needed to satisfy the reduction requirements calculated under section 8 for the compliance period that ends on that anniversary to reduce the deferred reduction requirement in accordance with subsections 10(1) and (2).

**December 2022 compliance period**

**(5)** With respect to a deferred reduction requirement for the compliance period that ends on December 31, 2022

- (a)** the multiplication referred to in subsection (1) occurs on December 1, 2024;
- (b)** the use referred to in subsection (2) occurs on June 30, 2025; and
- (c)** the use referred to in subsection (4) occurs on November 30, 2025.

**Subsequent increase of deferred reduction requirement**

**17 (1)** On the December 1 that follows the first anniversary of the end of the compliance period referred to in subsection 15(1), the deferred reduction requirement is multiplied by 1.2.

**Reduction of deferred reduction requirement — June 30**

**(2)** On the June 30 that follows the second anniversary of the end of that compliance period, the primary supplier must use the following compliance credits that are in their accounts opened under section 26 and that exceed the number required to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period that

**Choix**

**(3)** Le fournisseur principal qui a des unités de conformité en nombre supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction conformément au paragraphe (2) peut choisir le nombre de ces unités qui seront utilisées conformément aux alinéas (2)b) et c).

**Réduction de la partie reportée de l'exigence — 30 novembre**

**(4)** Sous réserve du paragraphe 14(1), le 30 novembre qui suit la date du premier anniversaire de la fin de la période de conformité visée au paragraphe 15(1), le fournisseur principal utilise, afin de réduire au titre des paragraphes 10(1) et (2) la partie reportée de l'exigence de réduction, toutes les unités de conformité qui lui ont été cédées sur le marché de compensation des unités de conformité au titre de l'article 95 ou toutes celles qu'il a créées par sa contribution à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)b), et qui sont inscrites à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a) en nombre supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité qui se termine à la date de cet anniversaire.

**Période de conformité décembre 2022**

**(5)** Les règles ci-après s'appliquent à la partie reportée de l'exigence de réduction pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 :

- a)** la majoration prévue au paragraphe (1) a lieu le 1<sup>er</sup> décembre 2024;
- b)** l'utilisation prévue au paragraphe (2) a lieu le 30 juin 2025;
- c)** l'utilisation prévue au paragraphe (4) a lieu le 30 novembre 2025.

**Nouvelle majoration de la partie reportée de l'obligation**

**17 (1)** Le 1<sup>er</sup> décembre qui suit le premier anniversaire de la fin de la période de conformité visée au paragraphe 15(1), la partie reportée de l'exigence de réduction est multipliée par 1,2.

**Réduction de la partie reportée de l'exigence — 30 juin**

**(2)** Afin de réduire au titre des paragraphes 10(1) et (2) la partie reportée de l'exigence de réduction, le fournisseur principal utilise, le 30 juin suivant le deuxième anniversaire de la fin de cette période de conformité, les unités de conformité ci-après qui sont inscrites dans ses comptes ouverts au titre de l'article 26 en nombre supérieur à celui

ends on that anniversary to reduce the deferred reduction requirement in accordance with subsections 10(1) and (2):

- (a)** subject to subsection 14(1), all compliance credits that were created by contributing to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(a);
- (b)** subject to subsections 14(2) and (3), any number of compliance credits that are in their accounts opened under paragraph 26(b) or (c), as the case may be; and
- (c)** subsection to subsection 14(3), any number of compliance credits that are in their account opened under paragraph 26(a).

### **Election**

**(3)** If the primary supplier has more credits than are required to reduce the deferred reduction requirement to zero in accordance with subsection (2), they may elect the number of compliance credits referred to in paragraphs (2)(b) and (c) to be used.

### **Reduction of deferred reduction requirement — November 30**

**(4)** Subject to subsection 14(1), on the November 30 that follows the second anniversary of the end of the compliance period referred to in subsection 15(1), the primary supplier must use all of the compliance credits that are in their account opened under paragraph 26(a) that were either transferred in trade to them through the credit clearance mechanism under section 95 or created by contributing to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(b) and that are in excess of those needed to satisfy the reduction requirements calculated under section 8 for the compliance period that ends on that anniversary to reduce the deferred reduction requirement in accordance with subsections 10(1) and (2).

### **December 2022 compliance period**

**(5)** With respect to the deferred reduction requirement for the compliance period that ends on December 31, 2022

- (a)** the multiplication referred to in subsection (1) occurs on December 1, 2025
- (b)** the use referred to in subsection (2) occurs on June 30, 2026; and
- (c)** the use referred to in subsection (4) occurs on November 30, 2026.

qui est nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité se terminant à la date de cet anniversaire :

- a)** sous réserve du paragraphe 14(1), toutes les unités de conformité créées par sa contribution à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)a);
- b)** sous réserve des paragraphes 14(2) et (3), tout nombre d'unités de conformité qui sont inscrites à son compte ouvert au titre des alinéas 26b) ou c), selon le cas;
- c)** sous réserve du paragraphe 14(3), tout nombre d'unités de conformité qui sont inscrites à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a).

### **Choix**

**(3)** Le fournisseur principal qui a des unités de conformité en nombre supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction conformément au paragraphe (2) peut choisir le nombre de ces unités qui seront utilisées conformément aux alinéas (2)b) et c), respectivement.

### **Réduction de la partie reportée de l'exigence — 30 novembre**

**(4)** Sous réserve du paragraphe 14(1), le 30 novembre qui suit la date du deuxième anniversaire de la fin de la période de conformité visée au paragraphe 15(1), le fournisseur principal utilise, afin de réduire au titre des paragraphes 10(1) et (2) la partie reportée de l'exigence de réduction, toutes les unités de conformité qui lui ont été cédées sur le marché de compensation des unités de conformité au titre de l'article 95, ou toutes celles qu'il a créées par sa contribution à un programme de financement des réductions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)b), et qui sont inscrites à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a) en nombre supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité qui se termine à la date de cet anniversaire.

### **Période de conformité décembre 2022**

**(5)** Les règles ci-après s'appliquent à la partie reportée de l'exigence de réduction pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 :

- a)** la majoration prévue au paragraphe (1) a lieu le 1<sup>er</sup> décembre 2025;
- b)** l'utilisation prévue au paragraphe (2) a lieu le 30 juin 2026;
- c)** l'utilisation prévue au paragraphe (4) a lieu le 30 novembre 2026.



## Creation

### Reduction or displacement of CO<sub>2</sub>e emissions

#### Creation of credit in respect of liquid class

**18 (1)** A registered creator may create a compliance credit in respect of the liquid class when

**(a)** the registered creator or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 reduces the carbon intensity of a type of fuel in the liquid class by carrying out a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project in respect of that type of fuel that is recognized under subsection 30(1);

**(b)** the registered creator imports a volume of low carbon intensity fuel that satisfies the following conditions and to which a reduction in the tonnes of CO<sub>2</sub>e that would otherwise have been emitted by the use of a type of fuel in the liquid class can be attributed:

**(i)** the low carbon intensity fuel is in the liquid state at standard conditions,

**(ii)** the low carbon intensity fuel is referred to in section 80,

**(iii)** the low carbon intensity fuel is used, or sold for use, as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend, and

**(iv)** the low carbon intensity fuel satisfies the eligibility requirements of section 48;

**(c)** the registered creator or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 produces in Canada a volume of low carbon intensity fuel that satisfies the following conditions and to which a reduction in the tonnes of CO<sub>2</sub>e that would otherwise have been emitted by the use of a type of fuel in the liquid class can be attributed:

**(i)** the low carbon intensity fuel is in the liquid state at standard conditions,

**(ii)** the low carbon intensity fuel is referred to in section 80,

**(iii)** the low carbon intensity fuel is used, or sold for use, as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend, and

**(iv)** the low carbon intensity fuel satisfies the eligibility requirements of section 48;

**(d)** the registered creator or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 reduces the number of tonnes of CO<sub>2</sub>e emitted by the

## Création

### Réduction ou substitution des émissions de CO<sub>2</sub>e

#### Création d'unités pour la catégorie des combustibles liquides

**18 (1)** Les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides sont créées par un créateur enregistré lorsque, selon le cas :

**a)** le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 réalise un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e reconnu conformément au paragraphe 30(1) qui diminue l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides;

**b)** le créateur enregistré importe un volume de combustible à faible intensité en carbone auquel peut être attribuée une réduction du nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e qui auraient autrement été rejetées en utilisant un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, si les conditions suivantes sont remplies :

**(i)** le combustible à faible intensité en carbone est à l'état liquide dans des conditions normales,

**(ii)** le combustible à faible intensité en carbone est visé à l'article 80,

**(iii)** le combustible à faible intensité en carbone est utilisé ou vendu pour utilisation au Canada comme combustible pur ou dans un mélange,

**(iv)** le combustible à faible intensité en carbone satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48;

**c)** le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 produit au Canada un volume de combustibles à faible intensité en carbone auquel peut être attribuée une réduction du nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e qui auraient autrement été rejetées en utilisant un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, si les conditions suivantes sont remplies :

**(i)** le combustible à faible intensité en carbone est à l'état liquide dans des conditions normales,

**(ii)** le combustible à faible intensité en carbone est visé à l'article 80,

**(iii)** le combustible à faible intensité en carbone est utilisé ou vendu pour utilisation au Canada comme combustible pur ou dans un mélange,

use of a type of fuel in the liquid class by displacing that use with

(i) the use of a volume of liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas as a fuel for a vehicle in Canada, in accordance with section 84,

(ii) the use of a volume of renewable liquefied petroleum gas, compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen that satisfies the eligibility requirements of section 48 as a fuel for a vehicle in Canada that is not a hydrogen fuel cell vehicle, in accordance with section 85,

(iii) the use of a volume of renewable propane, renewable natural gas or hydrogen that satisfies the eligibility requirements of section 48 as a fuel for a vehicle in Canada that is not a hydrogen fuel cell vehicle, in accordance with section 86,

(iv) the use of a quantity of electricity as an energy source for an electric vehicle in Canada, in accordance with section 87, or

(v) the use of a quantity of hydrogen as an energy source for a hydrogen fuel cell vehicle in Canada, in accordance with section 88.

### Contribution to funding program

(2) A primary supplier may create a compliance credit in respect of the liquid class when they make a contribution to a registered emissions reduction funding program in accordance with section 101.

### Creation of credit in respect of gaseous class

19 A registered creator may create a compliance credit in respect of the gaseous class when

(a) the registered creator or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 reduces the carbon intensity of a type of fuel in the gaseous class by carrying out a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project in respect of that type of fuel that is recognized under subsection 30(1);

(iv) le combustible à faible intensité en carbone satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48;

d) le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 réduit le nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e rejetée lors de l'utilisation d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides en substituant à cette utilisation, selon le cas :

(i) l'utilisation d'un volume de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel comprimé ou de gaz naturel liquéfié comme combustible dans un véhicule au Canada, conformément à l'article 84,

(ii) l'utilisation comme combustible dans un véhicule au Canada autre qu'un véhicule à hydrogène, conformément à l'article 85, d'un volume de gaz de pétrole liquéfié renouvelable, de gaz naturel renouvelable comprimé, de gaz naturel renouvelable liquéfié, d'hydrogène comprimé ou d'hydrogène liquéfié qui satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48,

(iii) l'utilisation comme combustible dans un véhicule au Canada, autre qu'un véhicule à hydrogène, conformément à l'article 86, d'un volume de propane renouvelable, de gaz naturel renouvelable ou d'hydrogène qui satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48,

(iv) l'utilisation d'une quantité d'électricité comme source d'énergie dans un véhicule électrique au Canada conformément à l'article 87,

(v) l'utilisation d'une quantité d'hydrogène comme source d'énergie dans un véhicule à hydrogène au Canada conformément à l'article 88.

### Contribution à un programme de financement

(2) Les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides sont créées par un fournisseur principal lorsque celui-ci contribue à un programme de financement des réductions des émissions conformément à l'article 101.

### Création d'unités pour la catégorie des combustibles gazeux

19 Les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles gazeux sont créées par un créateur enregistré lorsque, selon le cas :

a) le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 réalise un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e reconnu conformément au paragraphe 30(1) qui diminue l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles gazeux;

**(b)** the registered creator imports a volume of low carbon intensity fuel to which a reduction in the tonnes of CO<sub>2</sub>e that satisfies the following conditions and that would otherwise have been emitted by the use of a type of fuel in the gaseous class can be attributed:

**(i)** the low carbon intensity fuel that makes up the volume is biogas, renewable natural gas, renewable propane or hydrogen,

**(ii)** the volume is referred to in section 81,

**(iii)** the low carbon intensity fuel is used, or sold for use, as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend, and

**(iv)** the low carbon intensity fuel satisfies the eligibility requirements of section 48; and

**(c)** the registered creator or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 produces in Canada a volume of low carbon intensity fuel that satisfies the following conditions and to which a reduction in the tonnes of CO<sub>2</sub>e that would otherwise have been emitted by the use of a type of fuel in the gaseous class can be attributed:

**(i)** the low carbon intensity fuel that makes up the volume is biogas, renewable natural gas, renewable propane or hydrogen,

**(ii)** the low carbon intensity fuel is referred to in section 81 or 82, as the case may be,

**(iii)** the low carbon intensity fuel is used, or sold for use, as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend, and

**(iv)** the low carbon intensity fuel satisfies the eligibility requirements of section 48.

### Creation of credit in respect of solid class

**20** A registered creator may create a compliance credit in respect of the solid class when they or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 reduces the carbon intensity of a type of fuel in the solid class by carrying out a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project in respect of that type of fuel that is recognized under subsection 30(1).

**b)** le créateur enregistré importe un volume de combustible à faible intensité en carbone auquel peut être attribuée une réduction du nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e qui auraient autrement été rejetées en utilisant un type de combustible de la catégorie des combustibles gazeux, si les conditions suivantes sont remplies :

**(i)** le combustible à faible intensité en carbone est du biogaz, du gaz naturel renouvelable, du propane renouvelable ou de l'hydrogène,

**(ii)** le combustible à faible intensité en carbone est visé à l'article 81,

**(iii)** le combustible à faible intensité en carbone est utilisé ou vendu pour utilisation au Canada comme combustible pur ou dans un mélange,

**(iv)** le combustible à faible intensité en carbone satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48;

**c)** le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 produit au Canada un volume de combustible à faible intensité en carbone auquel peut être attribuée une réduction du nombre de tonnes de CO<sub>2</sub>e qui auraient autrement été rejetées en utilisant un type de combustible de la catégorie des combustibles gazeux, si les conditions suivantes sont remplies :

**(i)** le combustible à faible intensité en carbone est du biogaz, du gaz naturel renouvelable, du propane renouvelable ou de l'hydrogène,

**(ii)** le combustible à faible intensité en carbone est visé aux articles 81 ou 82, selon le cas,

**(iii)** le combustible à faible intensité en carbone est utilisé ou vendu pour utilisation au Canada comme combustible pur ou dans un mélange,

**(iv)** le combustible à faible intensité en carbone satisfait aux exigences d'admissibilité prévues à l'article 48.

### Création d'unités pour la catégorie des combustibles solides

**20** Les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles solides sont créées par un créateur enregistré lorsque celui-ci ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 réalise un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e reconnu conformément au paragraphe 30(1) qui diminue l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles solides.

**Agreement to create credits**

**21 (1)** A person may, before they create provisional compliance credits, enter into an agreement to create compliance credits during a compliance period

**(a)** with a person that is carrying out a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project referred to in subsection 28(1) or a person that is referred to in subsection 84(1), 85(1), 87(1) or 88(1); or

**(b)** if the agreement applies only to the creation of compliance credits through the production of a volume of low carbon intensity fuel in Canada, with a person that is referred to in subsection 80(1), 81(1), 82(1) or 86(1).

**Requirements of valid agreement**

**(2)** An agreement is valid for the purpose of subsection (1) only if it is signed by both parties and contains

**(a)** the following information with respect to each party to the agreement:

**(i)** their name,

**(ii)** their civic address or GPS coordinates,

**(iii)** their mailing address,

**(iv)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and

**(v)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from the authorized official;

**(b)** the compliance period to which the agreement relates;

**(c)** if it relates to a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project described in subsection 28(1)

**(i)** the name of the facility at which it is carried out or, if the project is not carried out at a facility, the unique alphanumeric identifier of the equipment used for the project, and

**(ii)** the civic address or GPS coordinates of the facility or equipment;

**(d)** if it relates to a facility at which the other person produces fuel as described in subsection 80(1), 81(1) or 82(1)

**(i)** the name of the facility,

**Accord de création d'unités**

**21 (1)** Toute personne peut, avant la création d'unités de conformité provisoires, conclure avec la personne ci-après un accord en vue de la création des unités au cours d'une période de conformité :

**a)** la personne qui réalise un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé au paragraphe 28(1) ou la personne visée aux paragraphes 84(1), 85(1), 87(1) ou 88(1);

**b)** si l'accord vise uniquement la création d'unités de conformité par la production au Canada d'un volume de combustibles à faible intensité en carbone, la personne visée aux paragraphes 80(1), 81(1), 82(1) ou 86(1).

**Validité de l'accord — exigences**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), l'accord n'est valide que s'il est signé par chaque partie et s'il comporte ce qui suit :

**a)** pour chaque partie à l'accord :

**(i)** son nom,

**(ii)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS,

**(iii)** son adresse postale,

**(iv)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé,

**(v)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé;

**b)** la période de conformité visée par l'accord;

**c)** dans le cas où l'accord concerne la réalisation d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e décrit au paragraphe 28(1) :

**(i)** le nom de l'installation où le projet est exécuté ou, s'il n'est pas exécuté dans une installation, l'identifiant alphanumérique unique du matériel utilisé pour l'exécution du projet,

**(ii)** l'adresse municipale ou les coordonnées GPS de l'installation ou du matériel, selon le cas;

**d)** dans le cas où l'accord concerne la production de combustibles visés aux paragraphes 80(1), 81(1) ou 82(1) par l'autre partie, les renseignements ci-après sur l'installation où ils sont produits :

- (ii)** the civic address or GPS coordinates of the facility,
- (iii)** the mailing address of the facility, and
- (iv)** the type of fuel produced at the facility;
- (e)** if it relates to fuelling stations at which the other person supplies fuel as described in subsection 84(1), 85(1) or 86(1)
- (i)** the name of each fuelling station,
- (ii)** the civic address or GPS coordinates of each fuelling station,
- (iii)** the mailing address of each fuelling station, and
- (iv)** the type of fuel supplied by each fuelling station;
- (f)** if the other person is a charging network operator described in paragraph 87(1)(a)
- (i)** the province in which each charging station is located,
- (ii)** the make, model, and serial number of each charging station, and
- (iii)** for each charging station, an indication of whether it is intended for residential charging, for access by the general public or for another purpose;
- (g)** if the other person is a charging site host described in paragraph 87(1)(b)
- (i)** the province in which each charging station is located,
- (ii)** the make, model, and serial number of each charging station, and
- (iii)** if applicable, the name of the network operator that operates the communication platform that collects data from each charging station; and
- (h)** if the other person is the owner or operator of one or more hydrogen fuelling stations described in subsection 88(1)
- (i)** the name of each fuelling station,
- (ii)** the civic address or GPS coordinates of each fuelling station,
- (iii)** the mailing address of each fuelling station, and
- (iv)** the maximum capacity of hydrogen supplied at each fuelling station, in kilograms, and the pressure at which it is supplied, in bar.
- (i)** son nom,
- (ii)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS,
- (iii)** son adresse postale,
- (iv)** le type de combustible produit;
- e)** dans le cas où l'accord concerne des postes de ravitaillement auxquels l'autre partie fournit des combustibles visés aux paragraphes 84(1), 85(1) ou 86(1), les renseignements ci-après sur chacun de ces postes :
- (i)** son nom,
- (ii)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS,
- (iii)** son adresse postale,
- (iv)** le type de combustible fourni;
- f)** dans le cas où l'autre partie est l'exploitant d'un réseau de recharge visé à l'alinéa 87(1)a), les renseignements suivants :
- (i)** la province où est située chaque borne de recharge,
- (ii)** la marque, le modèle et le numéro de série de chacune de ces bornes de recharge,
- (iii)** une mention indiquant si la borne de recharge est destinée à la recharge résidentielle, à l'accès par le public ou à une autre fin;
- g)** dans le cas où l'autre partie est l'hôte d'un site de recharge visé à l'alinéa 87(1)b), les renseignements suivants :
- (i)** la province où est située chaque borne de recharge,
- (ii)** la marque, le modèle et le numéro de série de chacune de ces bornes de recharge,
- (iii)** le cas échéant, le nom de l'exploitant d'un réseau de recharge qui exploite le système de communication collectant les données de chacune de ces bornes de recharge;
- h)** dans le cas où l'autre partie est le propriétaire ou l'exploitant de stations de ravitaillement en hydrogène, visé au paragraphe 88(1), les renseignements ci-après sur chacune des stations dont il est le propriétaire ou l'exploitant :
- (i)** son nom,

(ii) son adresse municipale ou ses coordonnées GPS,

(iii) son adresse postale,

(iv) la capacité maximale d'hydrogène, en kilogrammes, à chaque station de ravitaillement en hydrogène, et la pression à laquelle il est fourni, en bar.

## Creation of Provisional Compliance Credits

### Creation of provisional credits

**22 (1)** A compliance credit, other than one created under subsection 18(2), is a provisional compliance credit when it is created.

### No use of provisional credit

**(2)** A provisional compliance credit cannot be used to comply with subsections 4(1), 5(1) or 6(1) or be transferred in accordance with section 90.

### Loss of provisional status

**23 (1)** A provisional compliance credit that is the subject of a credit creation report referred to in section 103 or 104 ceases to be provisional when the Minister deposits it in a compliance credit account in accordance with subsection (3).

### Adjustment of credits

**(2)** The Minister must deposit compliance credits created under section 75 or 76 in a compliance credit account in accordance with subsection (3) when they are the subject of a credit creation report referred to in section 103 or 104.

### Type of account

**(3)** Subject to subsection (4), the Minister is to deposit compliance credits in the registered creator's accounts as follows:

**(a)** in the case of a compliance credit created under subsection 18(1), the account that was opened under paragraph 26(a);

**(b)** in the case of a compliance credit created under section 19, the account that was opened under paragraph 26(b); and

**(c)** in the case of a compliance credit created under section 20, the account that was opened under paragraph 26(c).

### Choice of account — emissions reduction or removal project

**(4)** Compliance credits created by carrying out a project that is referred to in more than one of paragraphs 18(1)(a)

## Création d'unités de conformité provisoires

### Création d'unités provisoires

**22 (1)** Les unités de conformité, autres que celles créées au titre du paragraphe 18(2), sont créées comme des unités de conformité provisoires.

### Pas d'utilisation des unités provisoires

**(2)** Les unités de conformité provisoires ne peuvent être ni utilisées pour se conformer aux paragraphes 4(1), 5(1) ou 6(1), ni cédées conformément à l'article 90.

### Perte du statut provisoire

**23 (1)** Les unités de conformité provisoires qui font l'objet du rapport de création visé à l'article 103 ou 104 cessent d'être provisoires lorsque le ministre les inscrit à un compte conformément au paragraphe (3).

### Ajustement des unités

**(2)** Le ministre inscrit à un compte, conformément au paragraphe (3), les unités de conformité créées au titre des articles 75 ou 76, lorsqu'elles font l'objet du rapport de création visé à l'article 103 ou 104.

### Inscription au compte

**(3)** Sous réserve du paragraphe (4), le ministre inscrit les unités de conformité au compte de leur créateur enregistré conformément à ce qui suit :

**a)** les unités de conformité créées au titre du paragraphe 18(1) sont inscrites au compte des unités de conformité ouvert au titre de l'alinéa 26a);

**b)** les unités de conformité créées au titre de l'article 19 sont inscrites au compte des unités de conformité ouvert au titre de l'alinéa 26b);

**c)** les unités de conformité créées au titre de l'article 20 sont inscrites au compte des unités de conformité ouvert au titre de l'alinéa 26c).

### Choix du type de compte — projet de réduction ou de suppression des émissions

**(4)** Les unités de conformité créées par la réalisation d'un projet visé à plusieurs des alinéas 18(1)a) et 19a) et de

and 19(a) and section 20 are deposited in accordance with the applicable election referred to in paragraphs 29(2)(b) to (e).

#### **Unique identification number**

**(5)** The Minister must assign a unique identification number to each compliance credit when it is deposited into a compliance credit account.

### **Registration**

#### **Registration before creation**

**24 (1)** A provisional compliance credit may only be created if, on the day before it was created, its creator was a registered creator.

#### **Registration report**

**(2)** For a person to become a registered creator on the basis of activities referred to in subsection 18(1) or section 19 or 20 that they or a person with which they have entered into an agreement described in section 21 performs, they must submit a registration report to the Minister that contains the information referred to in item 1 of Schedule 3 and in whichever of items 4 to 11 of that Schedule apply.

#### **Change of information**

**25 (1)** If the information referred to in item 1 of Schedule 3 that is provided in the registration report changes, the registered creator must send a notice to the Minister that sets out the updated information no later than 30 days after the change.

#### **Items 4 to 10 of Schedule 3**

**(2)** If the information referred to in any of items 4 to 10 of Schedule 3 that is provided in the registration report changes, the registered creator must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than the day on which they next submit a report under subsection 103(1) or 104(1).

#### **New agreement**

**(3)** If a registered creator enters into a new agreement under subsection 21(1), they must send a written notice to the Minister, no later than the day before a provisional compliance credit is first created under the agreement, that contains the information set out in item 1 of Schedule 3 and in whichever of items 4 to 11 of that Schedule apply to the activities carried out by the person with which they entered into the new agreement no later than the day before the day on which a provisional compliance credit is first created under that new agreement.

l'article 20 sont inscrites conformément au choix effectué aux termes des alinéas 29(2)b) à e).

#### **Numéro d'identification unique**

**(5)** Le ministre assigne un numéro d'identification unique à chaque unité de conformité lors de son inscription à un compte.

### **Enregistrement**

#### **Enregistrement avant la création**

**24 (1)** Les unités de conformité provisoires ne peuvent être créées que par la personne qui était un créateur enregistré le jour précédent leur création.

#### **Rapport d'enregistrement**

**(2)** Pour devenir créateur enregistré en raison de l'exercice des activités visées au paragraphe 18(1) ou aux articles 19 ou 20, la personne qui exerce l'une de ces activités ou qui a conclu un accord de création au titre de l'article 21 avec une personne exerçant l'une de ces activités, transmet au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements prévus à l'article 1 de l'annexe 3 et à ceux des articles 4 à 10 de cette annexe qui s'appliquent.

#### **Modification des renseignements**

**25 (1)** En cas de modification des renseignements visés à l'article 1 de l'annexe 3 et fournis dans le rapport d'enregistrement, le créateur enregistré transmet au ministre un avis comportant les nouveaux renseignements dans les trente jours qui suivent la date de la modification.

#### **Articles 4 à 10 de l'annexe 3**

**(2)** En cas de modification des renseignements visés aux articles 4 à 10 de l'annexe 3 et fournis dans le rapport d'enregistrement, le créateur enregistré transmet au ministre un avis comportant les nouveaux renseignements au plus tard à la date où il transmet le prochain rapport prévu aux paragraphes 103(1) ou 104(1).

#### **Nouvel accord**

**(3)** Le créateur enregistré qui conclut un nouvel accord de création au titre du paragraphe 21(1) transmet au ministre un avis écrit comportant les renseignements prévus à l'article 1 de l'annexe 3 et à ceux des articles 4 à 10 de cette annexe qui s'appliquent aux activités menées par l'autre partie au nouvel accord, et cet avis est transmis au plus tard le jour précédent celui où ses unités de conformité provisoires sont créées pour la première fois au titre du nouvel accord.

## Compliance Credit Accounts

### Opening of account

**26** On the registration of a primary supplier under subsection 9(1) or of a registered creator under subsection 24(1), the Minister must open the following compliance credit accounts for the primary supplier or the registered creator in the compliance credit trading system administered by the Minister:

- (a) a liquid fuel compliance credit account;
- (b) a gaseous fuel compliance credit account; and
- (c) a solid fuel compliance credit account.

### Credit remains in account

**27** A compliance credit that is deposited into an account remains in that account until the compliance credit is cancelled or transferred.

## CO<sub>2</sub>e Emissions Reduction or Removal Project

### Series of actions

**28 (1)** A CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project referred to in paragraph 18(1)(a) or 19(a) or section 20 consists of a series of actions implemented in Canada in respect of a type of fuel that results in

- (a) a reduction of the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions that are released during the activities carried out over the fuel's lifecycle, including all emissions associated with the extraction of the hydrocarbons used to produce the fuel, with the processing, refining or upgrading of those hydrocarbons to produce the fuel, with the transportation or distribution of those hydrocarbons or of the fuel and with the combustion of the fuel;
- (b) the sequestration of CO<sub>2</sub>e emissions that are released during the activities carried out over the fuel's lifecycle, including all emissions associated with the extraction of the hydrocarbons used to produce the fuel, with processing, refining or upgrading those hydrocarbons to produce the fuel, with the transportation or distribution of those hydrocarbons or of the fuel and with combusting the fuel;
- (c) the use of CO<sub>2</sub>e emissions that are released during the activities carried out over the fuel's lifecycle, including all emissions associated with the extraction of the hydrocarbons used to produce the fuel, with processing, refining or upgrading those hydrocarbons to produce the fuel, with the transportation or distribution of those hydrocarbons or of the fuel and with combusting the fuel; or

## Comptes des unités de conformité

### Ouverture

**26** Dès l'enregistrement du fournisseur principal aux termes du paragraphe 9(1) ou du créateur enregistré aux termes du paragraphe 24(1), le ministre lui ouvre les comptes ci-après dans le mécanisme de cession des unités de conformité qu'il administre :

- a) un compte des unités de conformité pour les combustibles liquides;
- b) un compte des unités de conformité pour les combustibles gazeux;
- c) un compte des unités de conformité pour les combustibles solides.

### Durée d'inscription des unités de conformité

**27** Les unités de conformité restent inscrites aux comptes jusqu'à leur annulation ou leur cession.

## Projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e

### Série de mesures

**28 (1)** Le projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé aux alinéas 18(1)a) ou 19a) ou à l'article 20, pour un type de combustible donné, consiste en une série de mesures mises en œuvre au Canada et ayant pour résultat, selon le cas :

- a) de réduire la quantité de CO<sub>2</sub>e rejeté par ce type de combustible pendant les activités menées au cours de son cycle de vie, y compris les émissions liées à l'extraction des hydrocarbures utilisés pour produire le combustible, au traitement, au raffinage ou à la valorisation de ces hydrocarbures pour produire le combustible, au transport ou à la distribution de ces hydrocarbures ou du combustible et à la combustion du combustible;
- b) de séquestrer le CO<sub>2</sub>e rejeté par ce type de combustible pendant les activités menées au cours de son cycle de vie, y compris les émissions liées à l'extraction des hydrocarbures utilisés pour produire le combustible, au traitement, au raffinage ou à la valorisation de ces hydrocarbures pour produire le combustible, au transport ou à la distribution de ces hydrocarbures ou du combustible et à la combustion du combustible;
- c) d'utiliser le CO<sub>2</sub>e rejeté par ce type de combustible pendant les activités menées au cours de son cycle de vie, y compris les émissions liées à l'extraction des hydrocarbures utilisés pour produire le combustible, au traitement, au raffinage ou à la valorisation de ces hydrocarbures pour produire le combustible, au transport ou à la distribution de ces hydrocarbures ou du combustible et à la combustion du combustible;



**(d)** the sequestration or use of CO<sub>2</sub>e emissions that are captured from the atmosphere using a technology that includes a mechanical system.

### Quantification method

**(2)** The Minister may provide an emissions reduction quantification method for a type of project and the Minister may provide a generic emissions reduction quantification method. Each emissions reductions quantification method must

**(a)** be consistent with International Standard ISO 14064-2:2019, entitled *Specification with guidance at the project level for quantification, monitoring and reporting of greenhouse gas emission reductions or removal enhancements* and published by the International Organization for Standardization;

**(b)** be based on data that are verifiable for a given period of time;

**(c)** be based on emission factors that are considered by generally recognized scientific sources

**(i)** to be appropriate for the quantification of the reduction, sequestration or use of CO<sub>2</sub>e emissions for that type of project, and

**(ii)** not to result in an overestimate of that quantification;

**(d)** establish a period of no less than ten years, from the day on which a project of that type is recognized, after which the carrying out of the project will cease to create compliance credits; and

**(e)** sets out the data that are necessary to determine the number of compliance credits created in a given period by the carrying out of the project.

### Exception

**(3)** However, the Minister must not provide an emissions reduction quantification method for the following types of projects and they do not create compliance credits under paragraph 18(1)(a) or 19(a) or section 20:

**(a)** those that include an operational or physical change that is exclusively for the purpose of reducing the production of fuel;

**(b)** those that are maintenance activities;

**(c)** those that include changes in the type of crude oil or raw natural gas processed by a facility;

**d)** la séquestration ou l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e captées à partir de l'atmosphère au moyen d'une technologie comprenant un système mécanique.

### Méthode de quantification

**(2)** Le ministre peut fournir une méthode de quantification des réductions d'émissions pour un type de projet donné ainsi qu'une méthode de quantification générique des réductions d'émissions et chaque méthode remplit les conditions suivantes :

**a)** elle est conforme à la norme internationale ISO 14064-2:2019, intitulée *Gaz à effet de serre — Partie 2: Spécifications et lignes directrices, au niveau des projets, pour la quantification, la surveillance et la rédaction de rapports sur les réductions d'émissions ou les accroissements de suppressions des gaz à effet de serre*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation;

**b)** elle est fondée sur des données vérifiables pour une période de temps donnée;

**c)** elle est fondée sur des facteurs d'émissions que des sources scientifiques généralement reconnues considèrent, à la fois :

**(i)** comme appropriés pour la quantification de la réduction, de la séquestration ou de l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e pour le type de projet,

**(ii)** comme n'ayant pas pour résultat de surestimer cette quantification;

**d)** elle prévoit la période — qui ne peut être inférieure à dix ans à compter de la date de la reconnaissance du projet — à l'issue de laquelle la réalisation du projet cessera de donner lieu à la création d'unités de conformité;

**e)** elle prévoit les données nécessaires à la détermination du nombre d'unités de conformité créées au cours d'une période de temps donnée par la réalisation du projet.

### Exceptions

**(3)** Toutefois, le ministre ne fournit pas de méthode de quantification des réductions d'émissions pour les types de projets ci-après et aucune unité de conformité n'est créée au titre des alinéas 18(1)a) ou 19a) ou de l'article 20 pour ceux-ci :

**a)** les projets qui comprennent un changement opérationnel ou physique qui vise exclusivement à réduire la production de combustibles;

**b)** les projets qui sont des activités d'entretien;

**c)** les projets qui comprennent un changement du type de pétrole ou de gaz brut traité par une installation;

**(d)** current practices that would have occurred under a business-as-usual scenario; or

**(e)** those that include reducing the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions solely by replacing fuel used in the production process with fuel, hydrogen or electricity for which compliance credits were created under any of sections 80 to 82 or 84 to 88.

#### **Conditions — generic quantification method**

**(4)** To be eligible to use the generic emissions reduction quantification method referred to in subsection (2), a project must be of a type

**(a)** for which there is no applicable emissions reduction quantification method; and

**(b)** that is not described in subsection (3).

#### **Application for recognition**

**29 (1)** A person may apply to the Minister to have a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project that is referred to in subsection 28(1) be recognized as one that may create compliance credits.

#### **Content of application**

**(2)** The application must be signed by the authorized official of the applicant and contain

**(a)** the information set out in Schedule 4;

**(b)** if the project is described in paragraphs 18(1)(a) and 19(a) and section 20, the percentage of compliance credits that the participant elects to be deposited in the account opened under each of paragraphs 26(a), (b) and (c) respectively;

**(c)** if the project is described in paragraphs 18(1)(a) and 19(a), the percentage of compliance credits that the participant elects to be deposited in the account opened under each of paragraphs 26(a) and (b) respectively;

**(d)** if the project is described in paragraph 18(1)(a) and section 20, the percentage of compliance credits that the participant elects to be deposited in the account opened under each of paragraphs 26(a) and (c) respectively; and

**(e)** if the project is described in paragraph 19(a) and section 20, the percentage of compliance credits that the participant elects to be deposited in the account opened under each of paragraphs 26(b) and (c) respectively.

**d)** les pratiques courantes qui ont lieu pendant le cours normal des affaires;

**e)** les projets qui comprennent la réduction ou la suppression de la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e uniquement par l'utilisation de combustibles, d'hydrogène ou d'électricité sur le site de production, pour lesquels des unités de conformité ont été créées au titre de l'un ou l'autre des articles 80 à 82 et 84 à 88.

#### **Conditions — méthode de quantification générique**

**(4)** La méthode de quantification générique des réductions d'émissions visée au paragraphe (2) est applicable aux projets, à la fois :

**a)** pour lesquels aucune autre méthode de quantification n'est applicable;

**b)** qui ne sont pas visés au paragraphe (3).

#### **Demande de reconnaissance**

**29 (1)** Toute personne peut demander au ministre la reconnaissance d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé au paragraphe 28(1) comme projet permettant la création d'unités de conformité.

#### **Contenu de la demande**

**(2)** La demande est signée par le représentant autorisé du demandeur et comporte les renseignements suivants :

**a)** ceux qui sont prévus à l'annexe 4;

**b)** dans le cas du projet visé aux alinéas 18(1)a) et 19a) et à l'article 20, le pourcentage des unités de conformité que le demandeur choisit de faire inscrire à chacun de ses comptes ouverts au titre des alinéas 26a), b) et c), respectivement;

**c)** dans le cas du projet visé aux alinéas 18(1)a) et 19a), le pourcentage des unités de conformité que le demandeur choisit de faire inscrire à chacun de ses comptes ouverts au titre des alinéas 26a) et b), respectivement;

**d)** dans le cas du projet visé à l'alinéa 18(1)a) et à l'article 20, le pourcentage des unités de conformité que le demandeur choisit de faire déposer à chacun de ses comptes ouverts au titre des alinéas 26a) et c), respectivement;

**e)** dans le cas du projet visé à l'alinéa 19a) et à l'article 20, le pourcentage des unités de conformité que le demandeur choisit de faire déposer à chacun de ses comptes ouverts au titre des alinéas 26b) et c), respectivement.

**Extension of period**

**(3)** During the year that precedes the day on which the period established under paragraph 28(2)(d) ends, a person may apply to the Minister for that period to be extended for a single period of five years.

**Content of application**

**(4)** The application for the extension of the period must be signed by the authorized official of the applicant and indicate any change in the content of the original application since the project was recognized.

**Recognition by Minister**

**30 (1)** The Minister must recognize the project if the Minister is satisfied, based on the information provided to the Minister by the applicant, that

- (a)** the actions that result in the reduction, sequestration or use of CO<sub>2</sub>e emissions will occur in Canada;
- (b)** the project's reduction, sequestration or use of CO<sub>2</sub>e emissions will be determined using an emissions reduction quantification method that is applicable to the project and provided by the Minister under subsection 28(2);
- (c)** the action specified in the emissions reduction quantification method that allows the project to begin to reduce, sequester or use CO<sub>2</sub>e emissions occurs on or after July 1, 2017; and
- (d)** an unmodified opinion has been issued in accordance with paragraph 146(a) or a modified opinion has been issued in accordance with paragraph 146(b) with respect to the application referred to in section 29.

**Unique alphanumeric identifier**

**(2)** The Minister must assign a unique alphanumeric identifier to a project when it is recognized.

**Number of compliance credits**

**(3)** Once a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project is recognized, the participant that made the application may create a number of provisional compliance credits, for each compliance period, that is determined in accordance with the emissions reduction quantification method for the type of project, or, if applicable, the generic emissions reduction quantification method, that is provided by the Minister.

**Federal or provincial legislation**

**31 (1)** If an action that is part of a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project becomes required by federal or provincial legislation, the number of compliance credits created by the project is reduced in proportion to the reduction or removal of CO<sub>2</sub>e emissions caused by the action.

**Prolongation de cinq ans**

**(3)** Au cours de l'année qui précède l'expiration de la période visée à l'alinéa 28(2)d), toute personne peut demander au ministre de prolonger cette période pour une période unique de cinq ans.

**Contenu de la demande**

**(4)** La demande d'extension est signée par l'agent autorisé du demandeur et mentionne les changements apportés au contenu de la demande initiale depuis la reconnaissance du projet.

**Reconnaissance par le ministre**

**30 (1)** Le ministre reconnaît le projet s'il est convaincu, sur la base des renseignements que lui a fournis le demandeur, que les conditions suivantes sont remplies :

- a)** les mesures ayant pour résultat la réduction, la séquestration ou l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e seront mises en œuvre au Canada;
- b)** la réduction, la séquestration ou l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e qui résultent du projet sera déterminée conformément à la méthode de quantification des réductions d'émissions applicable au projet et fournie par le ministre au titre du paragraphe 28(2);
- c)** la mesure d'exécution du projet précisée dans la méthode de quantification des réductions d'émissions et qui permet de commencer la réduction, la séquestration ou l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e a été mise en œuvre le 1<sup>er</sup> juillet 2017 ou après cette date;
- d)** la demande visée à l'article 29 a fait l'objet d'un avis favorable conformément à l'alinéa 146a) ou d'un avis modifié conformément à l'alinéa 146b).

**Identifiant alphanumérique unique**

**(2)** Dès qu'il reconnaît le projet, le ministre lui assigne un identifiant alphanumérique unique.

**Nombre d'unités de conformité**

**(3)** Dès qu'un projet est reconnu, la personne qui a présenté la demande peut créer, pour chaque période de conformité, le nombre d'unités de conformité provisoires déterminé conformément à la méthode de quantification des réductions d'émissions fournie par le ministre pour le type de projet en cause ou la méthode de quantification générique des réductions d'émissions, le cas échéant.

**Legislation fédérale ou provinciale**

**31 (1)** Si la législation fédérale ou provinciale rend obligatoire une des mesures d'exécution d'un projet, le nombre d'unités de conformité créées par le projet est réduit proportionnellement à la réduction ou à la suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e liée à cette mesure.

**End of project**

**(2)** A CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project ceases to create compliance credits on the day after the period referred to in paragraph 28(2)(d) or subsection 29(3), as the case may be, ends.

**Displacement of Use of Fossil Fuel**

Land Use and Biodiversity Criteria for Low Carbon Intensity Fuels

**Maximum volume**

**32 (1)** The maximum volume of a low carbon intensity fuel with a carbon intensity that has a given unique alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) and is produced at a given facility by a producer in Canada or a foreign supplier during each period set out in subsection (2) that may be used to create compliance credits in accordance with sections 80 to 82, 85 and 86 is determined by the formula

$$V_{\text{fuel}} \times Q_{\text{eligible}} / (Q_{\text{eligible}} + Q_{\text{ineligible}})$$

where

**V<sub>fuel</sub>** is the total volume of the low carbon intensity fuel that they produce at the facility during the period;

**Q<sub>eligible</sub>** is the quantity of the feedstock that satisfies the requirements of section 34 and was used at the given facility by the given producer in Canada or foreign supplier to produce that low carbon intensity fuel during the period, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock;

**Q<sub>ineligible</sub>** is the quantity of the feedstock, other than the quantity of the eligible feedstock, that was used at the given facility by the given producer in Canada or foreign supplier to produce that low carbon intensity fuel during the period, measured in kilograms for solid feedstock and in cubic metres for liquid or gaseous feedstock.

**Periods**

**(2)** The periods for producing low carbon intensity fuels are, for any compliance period that ends after January 1, 2023

**(a)** the period beginning on January 1 of the compliance period and ending on March 31 of the compliance period;

**(b)** the period beginning on April 1 of the compliance period and ending on June 30 of that compliance period;

**Fin du projet**

**(2)** Un projet cesse de donner lieu à la création d'unités de conformité le jour qui suit la date d'expiration de la période visée à l'alinéa 28(2)d) ou au paragraphe 29(3), selon le cas.

**Substitution à l'utilisation de combustibles fossiles**

Critères d'utilisation des terres et de biodiversité pour les combustibles à faible intensité en carbone

**Volume maximal**

**32 (1)** Le volume maximal de combustible à faible intensité en carbone avec une intensité en carbone à laquelle un identifiant alphanumérique unique donné a été assigné aux termes du paragraphe 71(2), qui est produit à une installation donnée par un producteur au Canada ou un fournisseur étranger au cours de chaque période prévue au paragraphe (2) et qui peut donner lieu à la création d'unités de conformité conformément aux articles 80 à 82, 85 et 86, est déterminé selon la formule suivante :

$$V_c \times Q_a / (Q_a + Q_{na})$$

où :

**V<sub>c</sub>** représente le volume total du combustible à faible intensité en carbone produit à l'installation pendant la période en cause;

**Q<sub>a</sub>** la quantité de charges d'alimentation admissibles qui satisfont aux exigences de l'article 34 et utilisées à l'installation par le producteur au Canada ou le fournisseur étranger pour produire le combustible au cours de la période en cause, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;

**Q<sub>na</sub>** la quantité de charges d'alimentation — autres que les charges d'alimentation admissibles — utilisées à l'installation par le producteur au Canada ou le fournisseur étranger pour produire le combustible au cours de la période en cause, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses.

**Périodes**

**(2)** Les périodes de production des combustibles à faible intensité en carbone pour chaque période de conformité qui se terminent après le 1<sup>er</sup> janvier 2023 sont les suivantes :

**a)** la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier de la période de conformité et se terminant le 31 mars de cette période de conformité;

**b)** la période commençant le 1<sup>er</sup> avril de la période de conformité et se terminant le 30 juin de cette période de conformité;

**(c)** the period beginning on July 1 of that compliance period and ending on September 30 of that compliance period; and

**(d)** the period beginning on October 1 of that compliance period and ending on December 31 of that compliance period.

#### **Exclusive use**

**(3)** A quantity of low carbon intensity fuel that is used to comply with the requirement of a jurisdiction outside Canada that relates to greenhouse gas emissions cannot be used to create compliance credits under sections 80 to 82, 85 or 86.

#### **Non-application**

**(4)** Subsection (3) does not apply to the creation of provisional compliance credits during any compliance period that ends before January 1, 2023.

#### **Eligibility requirements**

**33 (1)** For the purpose of section 32 and subject to subsection (2) and sections 35 to 44, a quantity of a feedstock is eligible if the feedstock

- (a)** is not derived from biomass;
- (b)** is sourced from any of the following:
  - (i)** animal materials, including manure,
  - (ii)** used animal litter or bedding,
  - (iii)** used or inedible organics from a residential area, a retail store, restaurant, a caterer or a food processing plant,
  - (iv)** used fat and used vegetable oils,
  - (v)** industrial effluents,
  - (vi)** municipal wastewater,
  - (vii)** used construction and demolition materials,
  - (viii)** secondary forest residues that are byproducts of industrial wood-processing operations,
  - (ix)** forest biomass from clearing activities not related to harvesting, including infrastructure installation, fire prevention and protection, pest and disease control, and road maintenance, or
  - (x)** waste used to produce biogas from a waste processing facility; or
- (c)** is not sourced from a material or source referred to in paragraph (b) and is sourced from agriculture or forest biomass.

**(c)** la période commençant le 1<sup>er</sup> juillet de la période de conformité et se terminant le 30 septembre de cette période de conformité;

**(d)** la période commençant le 1<sup>er</sup> octobre de la période de conformité et se terminant le 31 décembre de cette période de conformité.

#### **Utilisation exclusive**

**(3)** La quantité de combustibles à faible intensité en carbone qui est utilisée pour satisfaire aux exigences relatives aux émissions de gaz à effet de serre d'une juridiction à l'extérieur du Canada ne peut pas être utilisée pour la création d'unités de conformité au titre des articles 80 à 82, 85 et 86.

#### **Non-application**

**(4)** Le paragraphe (3) ne s'applique pas à la création d'unités de conformité provisoires au cours des périodes de conformité qui se terminent avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

#### **Conditions d'admissibilité**

**33 (1)** Pour l'application de l'article 32 et sous réserve du paragraphe (2) et des articles 35 à 44, une charge d'alimentation est admissible si elle remplit l'une des conditions suivantes :

- a)** elle ne provient pas de biomasse;
- b)** elle provient de l'une des sources suivantes :
  - (i)** les matières animales, y compris le fumier,
  - (ii)** les litières usagées pour animaux,
  - (iii)** les matières organiques usagées ou non comestibles provenant de zones résidentielles, de magasins de vente au détail, de restaurants, de traiteurs ou d'usines de transformation des aliments,
  - (iv)** les graisses et huiles végétales usagées,
  - (v)** les effluents industriels,
  - (vi)** les eaux usées municipales,
  - (vii)** les matériaux de construction et de démolition usagés,
  - (viii)** les résidus forestiers secondaires qui constituent des sous-produits des opérations de transformation industrielle du bois,
  - (ix)** la biomasse forestière provenant des activités de défrichage sans lien avec la récolte, y compris l'installation d'infrastructures, la protection contre les incendies et leur prévention, la lutte contre les ravageurs et les maladies, ainsi que l'entretien routier,

(x) les déchets utilisés pour la production de biogaz et provenant des installations de traitement des déchets.

c) elle ne provient pas d'une source visée à l'alinéa b) et elle provient de biomasse agricole ou forestière.

### Intentionally used feedstocks

(2) A feedstock that is intentionally used, harvested or allowed to become inedible for the sole purpose of being described in any of subparagraphs (1)(b)(ii) to (iv) and (ix) must satisfy all the requirements that apply with respect to feedstock described in paragraph (1)(c).

### Quantity of eligible feedstock

34 (1) Each quantity of an eligible feedstock of a given type that exits, after December 31, 2022, a site where the feedstock is harvested, obtained, mixed, processed or divided must be not more than the amount determined by the formula

$$Q_{\text{inventory}} + Q_{\text{incoming}}$$

where

$Q_{\text{inventory}}$  is the quantity of the eligible feedstock of that type that was at the site after the previous time that a quantity of the eligible feedstock exited the site, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock; and

$Q_{\text{incoming}}$  is the quantity of the eligible feedstock of that type that was harvested at the site or brought to the site since the previous time that a quantity of the eligible feedstock exited the site, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock.

### Production of fuel

(2) For each period set out in subsection 32(2) the total of the quantity of the eligible feedstock of a given type that is used to produce a low carbon intensity fuel at a facility and the quantity of that eligible feedstock that is at the facility at the end of the period must be not more than the amount determined by the formula

$$Q_{\text{inventory}} + Q_{\text{incoming}}$$

where

$Q_{\text{inventory}}$  is the quantity of the eligible feedstock of that type that was at the facility at the beginning of the period, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock; and

$Q_{\text{incoming}}$  is the quantity of the eligible feedstock of that type that was brought to the facility during the period, measured in kilograms for solid

### Charges d'alimentation volontairement usagées

(2) Les charges d'alimentation qui sont volontairement récoltées ou rendues usagées ou non comestibles afin de remplir les conditions visées à l'un ou l'autre des sous-alinéas (1)b)(ii) à (iv) et (ix) doivent remplir les conditions visées à l'alinéa (1)c).

### Quantité de charges d'alimentation admissibles

34 (1) La quantité de charges d'alimentation admissibles d'un type donné qui, après le 31 décembre 2022, sortent du site où elles ont été récoltées, mélangées, traitées, séparées ou obtenues ne doit pas être supérieure au résultat de la formule suivante :

$$Q_s + Q_r$$

où

$Q_s$  représente la quantité de charges d'alimentation admissibles de ce type qui se trouvaient sur le site après la dernière sortie du site d'une quantité de charges d'alimentation admissibles, mesurée en kilogrammes pour les solides et en mètres cubes pour les liquides ou les gaz;

$Q_r$  la quantité de charges d'alimentation admissibles de ce type récoltées ou apportées sur le site après la dernière sortie du site de ce type d'une quantité de charges d'alimentation admissibles, mesurée en kilogrammes pour les solides et en mètres cubes pour les liquides ou les gaz.

### Production de combustible

(2) Pour chaque période visée au paragraphe 32(2), la somme de la quantité de charges d'alimentation admissibles d'un type donné qui sont utilisées pour produire des combustibles à faible intensité en carbone à une installation donnée et de la quantité de charges d'alimentation admissibles de ce type qui se trouvent à l'installation à la fin de la période, ne doit pas être supérieure au résultat de la formule suivante :

$$Q_s + Q_r$$

où

$Q_s$  représente la quantité de charges d'alimentation admissibles de ce type qui se trouvaient à l'installation au début de la période, mesurée en kilogrammes pour les solides et en mètres cubes pour les liquides ou les gaz;

$Q_r$  la quantité de charges d'alimentation admissibles de ce type apportées à l'installation pendant la période, mesurée en kilogrammes pour

feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock.

les solides et en mètres cubes pour les liquides ou les gaz.

### Protected areas

**35 (1)** A feedstock referred to in paragraph 33(1)(c) must not be harvested or cultivated on land in an area that is designated by any of the following as an area for the protection of any rare, vulnerable or threatened species or its habitat or of a vulnerable ecosystem:

- (a) applicable national or sub-national legislation; and
- (b) an international agreement that has been ratified by the country from which the feedstock originates.

### Exception

**(2)** However, the Minister may, on application from a person that harvests feedstock referred to in paragraph 33(1)(c) or that produces fuel from such feedstock, authorize feedstock to be obtained from rehabilitation or habitat improvement activities in a protected area that are approved by the appropriate level of government, if the Minister is of the opinion that the harvest of the feedstock did not interfere with the protection of nature within the area.

### Application

**(3)** The application must

- (a) describe the activities that the person that harvests the feedstock has performed or intends to perform in the protected area;
- (b) demonstrate that those activities did not or will not interfere with the protection of nature within the area;
- (c) be signed by a representative of the government responsible for the legislation referred to in paragraph (1)(a) or that ratified the agreement referred to in paragraph (1)(b).

### Cultivation, harvesting and transport

**36** A feedstock referred to in paragraph 33(1)(c)

- (a) must be cultivated and harvested in accordance with applicable legislation; and
- (b) must be managed, including with respect to its transport, in accordance with any applicable legislation that prevents the introduction of damaging agents, including pests, invasive species and disease.

### Zones protégées

**35 (1)** La charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)(c) ne doit pas être récoltée ou cultivée sur des terres situées dans une zone qui est désignée pour la protection des espèces rares, vulnérables ou menacées ou de leur habitat ou pour la protection d'écosystèmes vulnérables, selon le cas :

- a) par la législation nationale ou infranationale applicable;
- b) par un accord international ratifié par le pays d'origine de la charge d'alimentation.

### Exception

**(2)** Toutefois, le ministre peut, sur demande de la personne responsable de la récolte d'une charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)(c) ou qui produit des combustibles à partir de cette charge d'alimentation, autoriser que des charges d'alimentation soient obtenues à partir d'activités de rétablissement de zones protégées ou d'amélioration des habitats dans de telles zones, approuvées à tout ordre de gouvernement approprié, si le ministre est d'avis que ces activités n'ont pas porté atteinte aux objectifs de protection de la nature dans la zone en cause.

### Demande

**(3)** La demande contient :

- a) la description des activités que la personne responsable de la récolte mène ou a l'intention de mener dans la zone protégée;
- b) la démonstration que ces activités n'ont pas porté atteinte aux objectifs de protection de la nature dans la zone ou ne porteront pas atteinte à de tels objectifs;
- c) la signature d'un représentant du gouvernement responsable de la législation visée à l'alinéa (1)a) ou de la ratification de l'accord visé à l'alinéa (1)b).

### Culture, récolte et transport

**36** La charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)(c) :

- a) doit être cultivée et récoltée conformément à la législation applicable;
- b) doit être gérée, notamment relativement à son transport, conformément aux législations applicables qui empêchent l'introduction d'agents nuisibles, tels que les ravageurs, les espèces envahissantes et les maladies.

### Crops — indirect land use change

**37 (1)** A feedstock referred to in one of subparagraphs 33(1)(b)(iii) to (v) or paragraph 33(1)(c) that is a crop, crop byproduct, crop residue or short rotation woody biomass crop must be cultivated in a way that does not create a high risk of an indirect land use change that has negative environmental impact.

#### Commission Delegated Regulation (EU)

**(2)** For the purpose of subsection (1), the cultivation of a feedstock has a high risk of causing an indirect land use change that has negative environmental impact if in the Annex to the *Commission Delegated Regulation (EU) 2019/807 of 13.3.2019* the value with respect to the feedstock

- (a)** in the column entitled “Average annual expansion of production area since 2008 (%)” exceeds 1%; and
- (b)** in the column entitled “Share of expansion into land referred to in Article 29(4)(b) and (c) of Directive (EU) 2018/2001” exceeds 10%.

### Crops — excluded land

**38** A feedstock referred to in paragraph 33(1)(c) that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop must not have been cultivated on

- (a)** land that contains more than 1 hectare of an area that, at any time on or after July 1, 2020, was
  - (i)** a forest — that is, an area that contains trees that are or are capable of reaching a height of 5 metres and provide or are capable of providing a canopy cover of more than 10 percent,
  - (ii)** a wetland — that is, an area that is periodically saturated with water for a period that is long enough to promote biological activity that is adapted to a wet environment, or
  - (iii)** grassland — that is, an area of land that is dominated by herbaceous or shrub vegetation that has not produced crops for ten years or more; or

**(b)** land that was never harvested before July 1, 2020 and was, at any time on or after that day, in a riparian zone.

### Récoltes — changements indirects dans l’utilisation des terres

**37 (1)** La culture des charges d’alimentation visées aux sous-alinéas 33(1)b(iii) à (v) ou à l’alinéa 33(1)c qui sont des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation ne doit pas présenter un risque élevé d’induire des changements indirects dans l’utilisation des terres ayant une incidence négative sur l’environnement.

#### Règlement délégué de la Commission (UE)

**(2)** Pour l’application du paragraphe (1), la culture d’une charge d’alimentation présente un risque élevé d’induire des changements indirects dans l’utilisation des terres ayant une incidence négative sur l’environnement si la valeur mentionnée pour cette charge d’alimentation à l’annexe du *Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission du 13 mars 2019*, est supérieure, à la fois :

- a)** à 1 % dans la colonne intitulée « Extension annuelle moyenne de la surface de production depuis 2008 (%) »;
- b)** à 10 % dans la colonne intitulée « Part de l’extension gagnée sur les terres visées à l’art. 29, par. 4, pts b) et c), de la directive (UE) 2018/2001 ».

### Récoltes — terres exclues

**38** Les charges d’alimentation visées à l’alinéa 33(1)c qui sont des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation ne doivent pas être cultivées sur les terres suivantes :

- a)** une terre d’une superficie supérieure à un hectare qui, à tout moment à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020, était, selon le cas :
  - (i)** une forêt, à savoir une zone comportant des arbres qui ont ou sont susceptibles d’avoir une hauteur supérieure à cinq mètres et dont le couvert arboricole est susceptible de s’étendre sur plus de 10 % de cette terre,
  - (ii)** un milieu humide, à savoir une zone qui est périodiquement recouverte d’eau pour une période suffisamment longue pour permettre les activités biologiques adaptées à un environnement humide,
  - (iii)** une prairie, à savoir une zone dominée par une végétation herbacée ou arbustive n’ayant pas produit de récoltes depuis au moins dix ans;
- b)** une terre qui n’avait jamais été récoltée avant le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et qui, à tout moment à compter de cette date, était dans une zone riveraine.



**Deemed compliance — feedstock approved by EPA**

**39 (1)** Feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop and is approved by the EPA under section 80.1457(a) of Subchapter C of Chapter I of Title 40 of the *Code of Federal Regulations* of the United States is deemed not to have been cultivated on land referred to in section 38 if the Minister has received the following from the country from which the feedstock originates:

- (a) a copy of the petition referred to in section 80.1457 of that Code and any documents that support it; and
- (b) all annual reports and supporting documents that have been submitted to the EPA for the purpose of the annual evaluation referred to in section 80.1457(e)(1)(iii) of that Code.

**Application**

**(2)** Subsection (1) applies from

- (a) the effective date of the approval of the country from which the feedstock originates by the EPA, in the case that that day is after the day on which this section comes into force; or
- (b) the day on which this section comes into force, in any other case.

**Non-application**

**(3)** Subsection (1) ceases to apply on the earlier of

- (a) the day on which the EPA withdraws its approval in respect of the country,
- (b) the day on which the Minister decides that, since the day on which this section came into force, section 80.1457(a) of Subchapter C of Chapter I of Title 40 of the *Code of Federal Regulations* has been amended in a way that reduces the level of environmental protection it provides, and
- (c) the day that is 30 days after the day on which the EPA receives an annual report in respect of the country, if the Minister has not received a copy of that report.

**Publication**

**(4)** The Minister must publish the name of each country to which this section applies on the Department of the Environment's Internet site.

**Approval by Minister**

**40 (1)** A feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop is also

**Conformité réputée — charges d'alimentation approuvées par l'EPA**

**39 (1)** Les charges d'alimentation qui sont des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation et qui sont approuvées par l'EPA au titre de l'article 80.1457(a), section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis sont réputées ne pas avoir été cultivées sur les terres exclues visées à l'article 38 si les documents suivants sont fournis au ministre par leur pays d'origine :

- a) la copie de la demande présentée au titre de l'article 80.1457 de ce Code, avec les documents à l'appui;
- b) tous les rapports annuels transmis à l'EPA aux fins de l'évaluation annuelle prévue à l'article 80.1457(e)(1)(iii) de ce Code, avec les documents à l'appui.

**Application**

**(2)** Le paragraphe (1) s'applique :

- a) à compter de la date de prise d'effet de l'approbation par l'EPA à l'égard du pays d'où provient la charge d'alimentation, si cette date est postérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article;
- b) à compter de la date d'entrée en vigueur du présent article, dans tout autre cas.

**Non-application**

**(3)** Le paragraphe (1) cesse de s'appliquer à la première des éventualités suivantes à survenir :

- a) la date du retrait par l'EPA de son approbation à l'égard du pays d'où provient la charge d'alimentation;
- b) la date à laquelle le ministre décide que, depuis la date d'entrée en vigueur du présent article, l'article 80.1457(a) de la section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis a été modifié d'une façon qui réduit le niveau de protection de l'environnement qu'il fournit;
- c) la date qui tombe trente jours après la date de réception par l'EPA d'un rapport annuel à l'égard du pays, si le ministre n'a pas reçu la copie du rapport.

**Publication**

**(4)** Le ministre publie sur le site Internet du ministère de l'Environnement le nom de chaque pays auquel s'applique le présent article.

**Décision du ministre**

**40 (1)** Les charges d'alimentation qui sont des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou

deemed not to have been cultivated on land referred to in section 38 if the Minister decides that

- (a) the country in which it was cultivated has not exhibited a net expansion of cropland greater than 2% since July 1, 2020 and that it is not likely to exhibit such an expansion in the future; and
- (b) it is unlikely that producers of the feedstock will use land that was not cropland on July 1, 2020 to cultivate feedstock in the future.

#### Information considered

(2) Before making a decision referred to in subsection (1), the Minister must consider the following information:

- (a) the boundaries within which cropland has not expanded since July 1, 2020;
- (b) the total amount of land within the boundaries referred to in paragraph (a) that was cropland on July 1, 2020;
- (c) data from the preceding year on the use of land to cultivate crops, including satellite data, aerial photography, census data, and agricultural survey data;
- (d) data from July 1, 2020 to the beginning of the preceding year on the use of land to cultivate crops, including satellite data, aerial photography, census data, and agricultural survey data;
- (e) a description of factors that had or may have an effect on the use of agricultural land within the area referred to in paragraph (a), including agricultural practices, economic considerations and the content, efficacy and enforcement of applicable legislation;
- (f) the method by which the entity that will gather and analyze data and submit it to the Minister will be identified, and the reliability and credibility of that entity;
- (g) evidence with respect to whether the data and methods used to evaluate the net expansion of cropland are reliable and transparent;
- (h) any public comment the Minister received; and
- (i) any other information that is required to determine whether paragraph (1)(a) and (b) are satisfied.

des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation sont également réputées ne pas avoir été cultivées sur les terres exclues visées à l'article 38 si le ministre décide :

- a) d'une part, que le pays où les charges d'alimentation sont cultivées n'a pas connu d'expansion nette des terres cultivées supérieure à 2 % depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et qu'une telle expansion nette future est peu probable;
- b) d'autre part, il est peu probable que les producteurs de ces charges d'alimentation les cultiveront sur des terres qui n'étaient pas des terres cultivées au 1<sup>er</sup> juillet 2020.

#### Éléments à considérer

(2) Pour rendre sa décision, le ministre prend en considération les éléments suivants :

- a) les limites des terres cultivées n'ayant connu aucune expansion nette depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020;
- b) la quantité de terres qui étaient des terres cultivées au 1<sup>er</sup> juillet 2020;
- c) les données de l'année précédente sur l'utilisation des terres pour la culture de récoltes, y compris les données satellitaires, les photographies aériennes, les données de recensement et les données d'enquêtes agricoles;
- d) les données sur l'utilisation des terres pour la culture de récoltes entre le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et le début de l'année précédente, y compris les données satellitaires, les photographies aériennes, les données de recensement et les données d'enquêtes agricoles;
- e) la description des facteurs qui ont eu ou qui peuvent avoir une incidence sur l'utilisation des terres agricoles dans les limites visées à l'alinéa a), y compris les pratiques agricoles, les considérations économiques, ainsi que le contenu, l'efficacité et la mise en application de toute législation applicable;
- f) la méthode d'identification de l'entité qui collectera et analysera les données et les soumettra au ministre, ainsi que la fiabilité et la crédibilité de cette entité;
- g) les éléments de preuve établissant que les données et les méthodes utilisées pour évaluer l'expansion nette sont fiables et transparentes;
- h) tout commentaire reçu du public par le ministre;
- i) tout autre renseignement utile à la décision visée aux alinéas (1)a) et b).

**Restriction**

**(3)** The Minister must not issue a decision unless the Minister has received the information referred to in paragraphs (2)(a) to (g) from a competent authority of the country in question, and it is accompanied by a letter that is signed by an individual with a role comparable to a Minister who is responsible for the part of the government with primary expertise in agricultural land use patterns, practices, data and statistics, in which letter the individual

**(a)** confirms that all supporting data have been reviewed by that part of the government; and

**(b)** confirms that the data support the conclusion that paragraphs (1)(a) and (b) are satisfied.

**Competent authority**

**(4)** For the purpose of subsection (3), a **competent authority** is a national government or a credible and reliable entity appointed by a national government to represent it.

**Language of information or letter**

**(5)** If information referred to in subsection (2) or the letter referred to in subsection (3) was not originally in English or French, the Minister makes the decision on the basis of an English or French version of the information or document, as the case may be, that is provided to the Minister.

**Public comment**

**(6)** The Minister must not render a decision referred to in subsection (1) unless the information referred to in paragraphs (2)(a) to (g) and (i) have been published on the Department of the Environment's Internet site, and the public has been given an opportunity to comment on it for a period of 60 days.

**Publication**

**(7)** The Minister must publish the name of each country with respect to which a decision was made under subsection (1) and the date of that decision, on the Department of the Environment's Internet site.

**End of effect**

**(8)** Subsection (1) ceases to have effect with respect to a country one year after the Minister renders a decision with respect to that country, unless the Minister renders a new decision with respect to that country in accordance with this section.

**Forest-based feedstock**

**41 (1)** A feedstock referred to in paragraph 33(1)(c) that is sourced from forest biomass must be harvested in accordance with a management plan that is implemented by the person that is responsible for harvesting the

**Limite**

**(3)** Le ministre ne peut prendre sa décision que s'il a reçu d'une autorité compétente les renseignements prévus aux alinéas (2)a) à g), accompagnés d'une lettre signée par l'individu dont le rôle au sein de cette autorité est comparable à celui d'un ministre responsable du secteur en charge des modèles d'utilisation des terres agricoles et des pratiques, données et statistiques agricoles et dans laquelle cet individu, à la fois :

**a)** confirme que les renseignements ont été revus par ce secteur;

**b)** confirme que les renseignements appuient la décision visée aux alinéas (1)a) et b).

**Définition de autorité compétente**

**(4)** Pour l'application du paragraphe (3), **autorité compétente** s'entend d'un gouvernement national ou d'une entité crédible et fiable nommée par un gouvernement national pour le représenter.

**Langue des renseignements ou de la lettre**

**(5)** Si le français ou l'anglais n'est pas la langue d'origine des renseignements prévus au paragraphe (2) ou de la lettre mentionnée au paragraphe (3), le ministre se fonde, pour prendre sa décision, sur la version française ou anglaise qui lui est fournie des renseignements et de la lettre.

**Commentaires du public**

**(6)** Le ministre ne prend la décision visée au paragraphe (1) que si les renseignements prévus aux alinéas (2)a) à g) et i) ont été publiés sur le site Internet du ministère de l'Environnement et si le public a eu l'opportunité de fournir des commentaires à leur égard pendant une période de soixante jours.

**Publication**

**(7)** Le ministre publie sur le site Internet du ministère de l'Environnement le nom de chaque pays à l'égard duquel il a pris la décision visée au paragraphe (1) et la date de cette décision.

**Cessation d'effet**

**(8)** Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet à l'égard d'un pays un an après la date de la décision du ministre à l'égard de celui-ci, sauf si le ministre prend dans ce délai une nouvelle décision à son égard conformément à ce paragraphe.

**Charges d'alimentation forestières**

**41 (1)** La charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)c) qui provient de biomasse forestière doit être récoltée conformément à un plan de gestion pouvant être évalué par un organisme de vérification et mis en œuvre, contrôlé

feedstock and can be evaluated by a verification body. The person responsible for the harvest must monitor the plan and keep it up to date based on the results of the monitoring in order to promote adaptive management and detail the practices that will be followed to ensure

**(a)** the management of harvested areas in a way that promotes timely natural regeneration to a condition that is at least as natural as the one that existed before the harvest or, if the harvested areas are not so managed, the replanting of those areas within two years of the harvest in a manner that ensures the minimal use of chemicals and fertilizers with species of trees that are

**(i)** ecologically suited to the site, and

**(ii)** drawn, if possible, from native species and local genotypes;

**(b)** the prevention of negative impacts to old-growth stands or forests, ecologically important sites, rare, vulnerable or threatened ecosystems and the habitats of rare, vulnerable or threatened species;

**(c)** the carrying out of forest management and related activities in ways that prevent or mitigate negative impacts to the following features and that repair any negative impact that occurs to them:

**(i)** the quantity and quality of the soil,

**(ii)** the quantity and quality of surface and ground water resources, and

**(iii)** biodiversity; and

**(d)** the carrying out of forest management and related activities in ways that maintain the connectivity of watercourses.

#### **Definition of old growth stands or forests**

**(2)** In paragraph (1)(b), **old-growth stands or forests** means naturally regenerated forests that

**(a)** show little or no sign of human intervention or major recent natural disturbance,

**(b)** are primarily dominated by old and late successional tree species; and

**(c)** contain standing and fallen dead trees and forest debris at varying stages of decomposition.

#### **Recognition of legislation — protected areas**

**42** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements

et tenu à jour par la personne responsable de la récolte de la charge d'alimentation en fonction des résultats du contrôle afin de promouvoir une gestion adaptative. Le plan précise les procédures à suivre afin de satisfaire aux exigences suivantes :

**a)** la gestion des zones récoltées en favorisant la régénération naturelle de la forêt en temps opportun et dans un état au moins aussi naturel que celui qui précéderait la récolte, ou, à défaut d'une telle gestion, la plantation dans la zone récoltée, dans les deux ans suivant la récolte et avec une utilisation minimale d'engrais ou de produits chimiques, d'espèces d'arbres qui remplissent les conditions suivantes :

**(i)** elles sont écologiquement adaptées au site,

**(ii)** elles proviennent d'espèces indigènes ou de génotypes locaux, si possible;

**b)** la prévention des effets négatifs sur les peuplements forestiers matures, les sites écologiquement importants, les écosystèmes rares, vulnérables ou menacés et les habitats des espèces rares, vulnérables ou menacées;

**c)** la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à prévenir ou atténuer les dommages ou les effets négatifs qui se produisent et réparent les effets négatifs qui se produisent :

**(i)** sur la quantité et la qualité du sol,

**(ii)** sur la qualité et la quantité des ressources en eaux de surface et souterraines,

**(iii)** sur la biodiversité;

**d)** la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à maintenir la connectivité des cours d'eau.

#### **Définition de peuplements forestiers matures**

**(2)** À l'alinéa (1)b), **peuplement forestier mature** s'entend de la forêt qui se régénère naturellement et, à la fois :

**a)** présente peu ou pas de signe d'intervention humaine ou de perturbation naturelle récente et majeure;

**b)** comprend majoritairement des espèces d'arbres anciennes à succession tardive;

**c)** comprend des arbres morts — debout et tombés — ainsi que des débris forestiers à divers stades de décomposition.

#### **Reconnaissance de la législation — zones protégées**

**42** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant de terres

of subsection 35(1) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region effectively prevents the cultivation and harvesting of the feedstock of that class in areas referred to in that subsection.

#### **Recognition of legislation — harvest**

**43 (1)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of paragraph 36(a) if the Minister is satisfied that the legislation referred to in that paragraph includes monitoring and enforcement requirements and is generally followed and enforced with respect to feedstock of that class.

#### **Recognition of legislation — damaging agents**

**(2)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of paragraph 36(b) if the Minister is satisfied that the legislation referred to in that paragraph is generally followed and enforced with respect to feedstock of that class.

#### **Recognition of legislation — regeneration**

**44 (1)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of paragraph 41(1)(a) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region or management plans that apply to the entire region

- (a)** effectively promote natural regeneration or timely artificial regeneration with respect to land where feedstock of that class was harvested; and
- (b)** include monitoring and enforcement requirements for forest regeneration.

#### **Recognition of legislation — negative impact**

**(2)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of paragraph 41(1)(b) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region or regional management plans

- (a)** effectively prevent negative impacts to old-growth stands or forests, ecologically important sites, rare, vulnerable or threatened ecosystems and the habitats of rare, vulnerable or threatened species and that repair any negative impacts that do occur; and
- (b)** include monitoring and enforcement requirements for the purpose of nature protection.

situées dans une région donnée satisfont aux exigences du paragraphe 35(1) s'il est convaincu que la législation s'appliquant dans cette région empêche effectivement la culture et la récolte des charges d'alimentation de cette catégorie dans les zones visées à ce paragraphe.

#### **Reconnaissance de la législation — récolte**

**43 (1)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant de terres situées dans une région donnée satisfont aux exigences de l'alinéa 36a) s'il est convaincu que la législation visée à cet alinéa comprend des exigences de surveillance et de mise en application et est généralement suivie et mise en application pour les charges d'alimentation de cette catégorie.

#### **Reconnaissance de la législation — agents nuisibles**

**(2)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant de terres situées dans une région donnée satisfont aux exigences de l'alinéa 36b) s'il est convaincu que la législation visée à cet alinéa est généralement suivie et mise en application pour les charges d'alimentation de cette catégorie.

#### **Reconnaissance de la législation — régénération**

**44 (1)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant d'une région donnée satisfont aux exigences de l'alinéa 41(1)a) s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion qui s'appliquent dans toute cette région, à la fois :

- a)** favorisent effectivement la régénération naturelle ou la régénération artificielle au moment opportun à l'égard des terres où sont récoltées les charges d'alimentation de cette catégorie;
- b)** comprennent des exigences de surveillance et de mise en application à l'égard de la régénération des forêts.

#### **Reconnaissance de la législation — effets négatifs**

**(2)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée provenant d'une région donnée satisfont aux exigences de l'alinéa 41(1)b) s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion régionaux mis en place, à la fois :

- a)** préviennent effectivement les effets négatifs sur les peuplements forestiers matures, les sites d'importance écologique, les écosystèmes rares, vulnérables ou menacés et les habitats des espèces rares, vulnérables ou menacées et réparent les effets négatifs qui se produisent;
- b)** comprennent des exigences de surveillance et de mise en application en vue de la protection de la nature.

**Recognition of legislation — soil**

**(3)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(i) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region or regional management plans

**(a)** effectively require the carrying out of forest management and related activities in ways that prevent or mitigate negative impacts to the quantity and quality of the soil and that repair any negative impacts that do occur; and

**(b)** include monitoring and enforcement requirements for the purpose of preventing negative impacts on soil quantity and quality.

**Recognition of legislation — water**

**(4)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(ii) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region or regional management plans

**(a)** effectively require the carrying out of forest management and related activities in ways that prevent or mitigate negative impacts to the quantity and quality of surface and ground water resources and that repair any negative impacts that do occur; and

**(b)** include monitoring and enforcement requirements for the purpose of preventing negative impacts on surface and ground water resources.

**Recognition of legislation — biodiversity**

**(5)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(iii) if the Minister is satisfied that the legislation that applies in the region or regional management plans

**(a)** effectively require the carrying out of forest management and related activities in ways that prevent or mitigate negative impacts to biodiversity; and

**(b)** include monitoring and enforcement requirements for the purpose of preventing negative impacts on biodiversity.

**Recognition of legislation — watercourses**

**(6)** The Minister may decide that all feedstock of a given class that is from a given region satisfies the requirements of paragraph 41(1)(d) if the Minister is satisfied that the

**Reconnaissance de la législation — sols**

**(3)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant d'une région donnée satisfont aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(i) s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion régionaux mis en place, à la fois :

**a)** exigent effectivement la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à prévenir ou atténuer les effets négatifs sur la quantité et la qualité du sol et réparer les effets négatifs qui se produisent;

**b)** comprennent des exigences de surveillance et de mise en application en vue de prévenir les effets négatifs sur la quantité et la qualité du sol.

**Reconnaissance de la législation — eau**

**(4)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant d'une région donnée satisfont aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(ii) s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion régionaux mis en place, à la fois :

**a)** exigent effectivement la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à prévenir ou atténuer les effets négatifs sur la quantité et la qualité des ressources en eaux de surface et souterraines et à réparer les effets négatifs qui se produisent;

**b)** comprennent des exigences de surveillance et de mise en application en vue de prévenir les effets négatifs sur la quantité et la qualité des ressources en eaux de surface et souterraines.

**Reconnaissance de la législation — biodiversité**

**(5)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant d'une région donnée satisfont aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(iii) s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion régionaux mis en place, à la fois :

**a)** exigent effectivement la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à prévenir ou atténuer les effets négatifs sur la biodiversité et à réparer les effets négatifs qui se produisent;

**b)** comprennent des exigences de surveillance et de mise en application en vue de prévenir les effets négatifs sur la biodiversité.

**Reconnaissance de la législation — cours d'eau**

**(6)** Le ministre peut décider que toutes les charges d'alimentation d'une catégorie donnée et provenant d'une région donnée satisfont aux exigences de l'alinéa 41(1)d)

legislation that applies in the region or regional management plans

- (a) effectively require the carrying out of forest management and related activities in ways that maintain the connectivity of watercourses; and
- (b) include monitoring and enforcement requirements for the purpose of maintaining the connectivity of watercourses.

#### **Publication**

**45** The Minister must publish the name of each class of the feedstock and each region with respect to which a decision was rendered under any of section 42 and subsections 43(1) and (2) and 44(1) to (6) on the Department of the Environment's Internet site.

#### **Classes of feedstock**

**46** For the purpose of sections 42 to 45, the classes of the feedstock are crops, crop residue, short-rotation woody biomass crops and forest biomass.

#### **Language of documents**

**47** If a document that is relevant to a decision under any of section 42 and subsections 43(1) and (2) and 44(1) to (6) was not originally in English or French, the Minister makes the decision on the basis of an English or French version of the document that is provided to the Minister.

#### **Establishing of eligibility — low carbon intensity fuel**

**48 (1)** The eligibility of a low carbon intensity fuel is established only if

- (a) it is produced from a quantity of an eligible feedstock that is referred to in paragraph 33(1)(a); or
- (b) it is produced from a quantity of an eligible feedstock that is referred to in paragraph 33(1)(b) or (c) and the following conditions are met:
  - (i) the person that produced the low carbon intensity fuel ensures that, for each period referred to in subsection 32(2), the quantity of the eligible feedstock that is used at each of their facilities to produce low carbon intensity fuel is less than the result of the formula set out in subsection 34(2),
  - (ii) the person that produced the low carbon intensity fuel retains records in accordance with subsection 51(1), and
  - (iii) in the case of a low carbon intensity fuel that is imported, the person that imports it retains records in accordance with subsection 51(2).

s'il est convaincu que la législation qui s'applique dans cette région ou les plans de gestion régionaux mis en place, à la fois :

- a) exigent effectivement la gestion des forêts et l'exercice des activités s'y rapportant de manière à maintenir la connectivité des cours d'eau;
- b) comprennent des exigences de surveillance et de mise en application en vue de maintenir la connectivité des cours d'eau.

#### **Publication**

**45** Le ministre publie sur le site Internet du ministère de l'Environnement le nom de chaque catégorie de charges d'alimentation et de chaque région à l'égard desquelles une décision a été rendue au titre de l'article 42 et des paragraphes 43(1) et (2) et 44(1) à (6).

#### **Catégories de charges d'alimentation**

**46** Pour l'application des articles 42 à 45, les catégories de charges d'alimentation sont les récoltes, les résidus de récoltes, les récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation et la biomasse forestière.

#### **Langue des documents**

**47** Si le français ou l'anglais n'est pas la langue d'origine d'un document pertinent à la prise de la décision prévue à l'article 42 et aux paragraphes 43(1) et (2) et 44(1) à (6), le ministre se fonde, pour prendre une telle décision, sur la version française ou anglaise qui lui est fournie du document.

#### **Admissibilité — combustibles à faible intensité en carbone**

**48 (1)** Un combustible à faible intensité en carbone est admissible si, selon le cas :

- a) il est produit à partir d'une quantité de charges d'alimentation admissibles visées à l'alinéa 33(1)a);
- b) il est produit à partir d'une quantité de charges d'alimentation admissibles visées à l'alinéa 33(1)b) ou c) et, à la fois :
  - (i) le producteur du combustible veille à ce que, pour chaque période prévue au paragraphe 32(2), la quantité de charges d'alimentation admissibles utilisée à chacune de ses installations pour produire le combustible est inférieure au résultat de la formule prévue au paragraphe 34(2),
  - (ii) le producteur du combustible conserve les dossiers prévus au paragraphe 51(1),
  - (iii) dans le cas du combustible à faible intensité en carbone importé, l'importateur conserve les dossiers prévus au paragraphe 51(2).

**Production before December 31, 2022**

**(2)** However, any low carbon intensity fuel that is produced during the period that begins on the day on which these Regulations are registered and ends on December 31, 2022 is eligible.

**Establishment of eligibility — feedstock referred to in paragraph 33(1)(a)**

**49 (1)** The eligibility of a quantity of a feedstock that is referred to in paragraph 33(1)(a) is established only if the person that produces a low carbon intensity fuel from the feedstock retains records in accordance with paragraph 51(1)(a) or (c) and, if applicable, the person that imports a low carbon intensity fuel that is produced from the feedstock retains records in accordance with subsection 51(2).

**Establishment of eligibility — feedstock referred to in paragraph 33(1)(b) or (c)**

**(2)** The eligibility of a quantity of a feedstock that is referred to in paragraph 33(1)(b) or (c) is established only if

**(a)** declarations are made in accordance with subsection 50(1), (2), (3) or (4), as the case may be, by

**(i)** every person that possesses all or any portion of the quantity of the feedstock when it is mixed with another quantity of any feedstock,

**(ii)** every person that possesses all or any portion of the quantity of the feedstock when it is processed,

**(iii)** every person that possesses all or any portion of the quantity of the feedstock when it is divided into multiple portions,

**(iv)** in the case of a feedstock referred to in paragraph 33(1)(b), the person that is responsible for obtaining all or any portion of the quantity of the feedstock from its first point of use, and

**(v)** in the case of a feedstock referred to in paragraph 33(1)(c), the person that is responsible for harvesting all or any portion of the quantity of the feedstock;

**(b)** the person that produces a low carbon intensity fuel from the feedstock ensures that each other person that harvests, obtains, mixes, processes or divides all or any portion of the quantity of the feedstock retains

**(i)** the declaration made under paragraph (a) by that other person, and

**(ii)** if applicable, a copy of the declaration made under paragraph (a) by the person that possessed that quantity immediately before that other person;

**Production avant le 31 décembre 2022**

**(2)** Toutefois, tous les combustibles à faible intensité en carbone produits pendant la période qui commence à la date d'enregistrement du présent règlement et se termine le 31 décembre 2022 sont admissibles.

**Preuve de l'admissibilité — charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)a**

**49 (1)** L'admissibilité d'une quantité de charges d'alimentation visées à l'alinéa 33(1)a est établie seulement si la personne qui produit des combustibles à faible intensité en carbone en utilisant la charge d'alimentation conserve des dossiers conformément aux alinéas 51(1)a) ou c) et si, le cas échéant, l'importateur des combustibles à faible intensité en carbone produits en utilisant la charge d'alimentation conserve des dossiers conformément au paragraphe 51(2).

**Preuve de l'admissibilité — charges d'alimentation visées aux alinéas 33(1)b) ou c)**

**(2)** L'admissibilité d'une quantité de charges d'alimentation visées aux alinéas 33(1)b) ou c) est établie seulement si :

**a)** des déclarations sont effectuées conformément aux paragraphes 50(1), (2), (3) ou (4), selon le cas, par les personnes suivantes :

**(i)** chaque personne possédant tout ou partie de cette quantité lors de son mélange avec une autre quantité de charges d'alimentation,

**(ii)** chaque personne possédant tout ou partie de cette quantité lors de son traitement,

**(iii)** chaque personne possédant tout ou partie de cette quantité lors de sa séparation en plusieurs parties,

**(iv)** dans le cas des charges d'alimentation visées à l'alinéa 33(1)b), la personne qui est responsable de l'obtention de tout ou partie de cette quantité depuis le premier point d'utilisation,

**(v)** dans le cas d'une quantité des charges d'alimentation visées à l'alinéa 33(1)c), la personne responsable de la récolte de tout ou partie de cette quantité;

**b)** le producteur de combustibles à faible intensité en carbone produits en utilisant la charge d'alimentation veille à ce que chaque autre personne qui récolte, mélange, traite, sépare ou obtient tout ou partie de cette quantité conserve les documents suivants :

**(i)** la déclaration que cette autre personne a effectuée conformément à l'alinéa a),



**(c)** the person that produces a low carbon intensity fuel from the feedstock retains records in accordance with subsections 51(1); and

**(d)** the person that produces the low carbon intensity fuel has a methodology in place that determines whether, each time the quantity of the feedstock exits a site where it is harvested, obtained, mixed, processed or divided, the quantity of the eligible feedstock that exits the site is less than the result of the formula set out in subsection 34(1).

### **Content of declaration — harvester**

**50 (1)** A declaration made by a person referred to in subparagraph 49(2)(a)(v) must contain

- (a)** their name and civic address;
- (b)** the name of the individual who made the declaration on behalf of the person, and, if any, their telephone number and email address;
- (c)** the geographical boundaries of the area where the feedstock referred to in the declaration was harvested;
- (d)** whether any part of the area referred to in paragraph (c) is on land referred to in subsection 35(1) and, if so, confirmation that they have a record of the Minister's authorization under subsection 35(2);
- (e)** if the quantity of the feedstock is sold, the name of the person to which the quantity is sold and the geographic location of that person;
- (f)** the type of the feedstock;
- (g)** the amount of the feedstock referred to in the declaration that is sold or used by the person that harvests it to produce low carbon intensity fuel, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock;
- (h)** in the case of an eligible feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop and that was mixed with a feedstock that was cultivated or harvested in an area referred to in section 38, a confirmation that they retain the calculations that demonstrate the quantity of each feedstock in the mixture;
- (i)** a confirmation that the feedstock satisfies the requirements of section 35 or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under section 42;

**(ii)** le cas échéant, une copie de la déclaration effectuée conformément à l'alinéa a) par la personne qui possédait cette quantité immédiatement avant cette autre personne;

**c)** le producteur de combustibles à faible intensité en carbone produits en utilisant la charge d'alimentation conserve les dossiers prévus au paragraphe 51(1);

**d)** le producteur de combustibles à faible intensité en carbone a adopté une méthode pour déterminer si la quantité de charges d'alimentation admissibles sortie du site où elle a été récoltée, mélangée, traitée, séparée ou obtenue est inférieure au résultat de la formule prévue au paragraphe 34(1).

### **Contenu de la déclaration — personne qui récolte**

**50 (1)** La déclaration de la personne visée au sous-alinéa 49(2)a)(v) contient les renseignements suivants :

- a)** les nom et adresse de cette personne;
- b)** le nom de l'individu qui fait la déclaration au nom de la personne, ainsi que ses numéro de téléphone et adresse électronique, le cas échéant;
- c)** les limites géographiques de la zone de récolte de la charge d'alimentation visée par la déclaration;
- d)** une mention précisant si la zone visée à l'alinéa c) est ou non située en tout ou partie sur des terres visées au paragraphe 35(1) et, le cas échéant, la confirmation que la personne visée à l'alinéa a) détient l'autorisation du ministre prévue au paragraphe 35(2);
- e)** si la charge d'alimentation en cause est vendue, les nom et emplacement géographique de l'acheteur;
- f)** le type de charges d'alimentation en cause;
- g)** la quantité de charges d'alimentation qui sont vendues ou utilisées par la personne qui les ont récoltées pour produire des combustibles à faible intensité en carbone, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;
- h)** s'agissant de la charge d'alimentation admissible qui constitue des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation et qui a été mélangée à une charge d'alimentation cultivée ou récoltée sur une terre visée à l'article 38, une mention confirmant la personne visée à l'alinéa a) a conservé les calculs établissant la quantité de chaque charge d'alimentation constituant le mélange;
- i)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'article 35 ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre

**(j)** a confirmation that the feedstock satisfies the requirements of paragraph 36(a), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 43(1);

**(k)** a confirmation that the feedstock satisfies the requirements of paragraph 36(b), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 43(2);

**(l)** if the feedstock is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop, a confirmation that it was not cultivated on land referred to in subsection 38 or that it was cultivated in a country referred to in subsection 39(1) or 40(1);

**(m)** if the feedstock is sourced from forest biomass

**(i)** a confirmation that it satisfies the requirements of paragraph 41(1)(a), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(1),

**(ii)** a confirmation that it satisfies the requirements of paragraph 41(1)(b), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(2),

**(iii)** a confirmation that it satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(i), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(3),

**(iv)** a confirmation that it satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(ii), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(4),

**(v)** a confirmation that it satisfies the requirements of subparagraph 41(1)(c)(iii), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(5), and

**(vi)** a confirmation that it satisfies the requirements of paragraph 41(1)(d), or that it is from a region and of a class that is the subject of a decision made under subsection 44(6);

**(n)** in the case of a quantity of a feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop, a confirmation that it satisfies the requirements of section 37;

**(o)** the unique identifier for the declaration that they use for their internal accounting purposes;

**(p)** a confirmation that, since they made their previous declaration, there have been no changes with respect to paragraphs (a) to (f) and (i) to (n) or, if such changes occurred, that any supporting documents are retained;

de l'article 42 et est d'une catégorie visée par une telle décision;

**j)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'alinéa 36a) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 43(1) et est d'une catégorie visée par une telle décision;

**k)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'alinéa 36b) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 43(2) et est d'une catégorie visée par une telle décision;

**l)** s'agissant de la charge d'alimentation qui constitue des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation, une mention confirmant qu'elle n'a pas été cultivée sur une terre visée à l'article 38 ou qu'elle a été cultivée dans un pays visé au paragraphe 39(1) ou 40(1);

**m)** s'agissant de la charge d'alimentation qui provient de biomasse forestière :

**(i)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'alinéa 41(1)a) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(1) et est d'une catégorie visée par une telle décision,

**(ii)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'alinéa 41(1)b) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(2) et est d'une catégorie visée par une telle décision,

**(iii)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(i) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(3) et est d'une catégorie visée par une telle décision,

**(iv)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(ii) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(4) et est d'une catégorie visée par une telle décision,

**(v)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences du sous-alinéa 41(1)c)(iii) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(5) et est d'une catégorie visée par une telle décision,

**(vi)** une mention confirmant que la charge d'alimentation satisfait aux exigences de l'alinéa 41(1)d) ou qu'elle provient d'une région visée par une décision prise au titre du paragraphe 44(6) et est d'une catégorie visée par une telle décision;

- (q)** the date the declaration is made; and
- (r)** the signature of the individual who made the declaration.

### **Certification**

**(2)** However, a declaration made by a person referred to in subparagraph 49(2)(a)(v) with respect to a feedstock that is referred to in paragraph 33(1)(c) and has been certified under section 52 may, if it is accompanied by a copy of the certificate, contain the following information instead of the confirmations referred to in paragraphs (1)(i) to (n):

- (a)** a confirmation that the feedstock is certified;
- (b)** the name of the certification scheme referred to in section 53 under which it was certified before its harvest;
- (c)** the name of the body referred to in section 54 that certified the feedstock;
- (d)** the day, referred to in paragraph 61(4)(c) or (d), on which the certification is expected to cease to be valid; and
- (e)** the scope of the certification.

### **Declaration by registered creator or foreign supplier**

**(3)** A declaration made by a person referred to in one of subparagraphs 49(2)(a)(i) to (iv) that is a registered creator or foreign supplier must indicate

- (a)** their name and civic address;
- (b)** the name of the individual who made the declaration on behalf of the person, and, if any, their telephone number and email address;
- (c)** the civic address of the site where the mixing, processing, division or obtention, as the case may be, of the quantity of the feedstock was performed;
- (d)** the type of the feedstock;

**n)** s'agissant de la charge d'alimentation qui constitue des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation, une mention confirmant qu'elle satisfait aux exigences de l'article 37;

**o)** l'identifiant unique de la déclaration utilisé dans la comptabilité interne de la personne;

**p)** la mention que les renseignements visés aux alinéas a) à f) et i) à n) n'ont pas été modifiés depuis la déclaration précédente et, en cas de modification de ces renseignements, une mention précisant que la personne qui récolte la charge d'alimentation conserve les documents à l'appui des modifications;

**q)** la date de la déclaration;

**r)** la signature de l'individu faisant la déclaration.

### **Charge d'alimentation certifiée**

**(2)** Toutefois, la déclaration effectuée par la personne visée au sous-alinéa 49(2)a)(v) à l'égard d'une charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)c) qui est certifiée au titre de l'article 52 est accompagnée de la copie du certificat et contient, au lieu des éléments prévus aux alinéas (1)i) à n), les éléments suivants :

- a)** la confirmation que la charge d'alimentation est certifiée;
- b)** le nom du régime de certification visé à l'article 53 en vertu duquel elle a été certifiée avant sa récolte;
- c)** le nom de l'organisme de certification visé à l'article 54 qui l'a certifiée;
- d)** la date visée aux alinéas 61(4)c) ou d) à laquelle la cessation de la validité de la certification est anticipée;
- e)** la portée de la certification.

### **Déclaration du créateur enregistré ou du fournisseur étranger**

**(3)** La déclaration de la personne visée à l'un ou l'autre des sous-alinéas 49(2)a)(i) à (iv) qui est un créateur enregistré ou un fournisseur étranger contient les éléments suivants :

- a)** ses nom et adresse;
- b)** le nom de l'individu qui fait la déclaration au nom de la personne, ainsi que ses numéro de téléphone et adresse électronique, le cas échéant;
- c)** l'adresse du site où a lieu le mélange, le traitement, la séparation ou l'obtention, selon le cas, de la quantité de charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible à faible intensité en carbone;

**(e)** in the case of a declaration referred to in subparagraph 49(2)(a)(iv) with respect to a quantity of a feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop, a confirmation that it satisfies the requirements of section 37;

**(f)** the amount of the feedstock that is used at the site referred to in paragraph (c) by the person mixing, processing, dividing or obtaining feedstock to produce low carbon intensity fuel, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock;

**(g)** a confirmation that any portion of the feedstock referred to in the declaration that was used to produce low carbon intensity fuel satisfied subsection 34(1) and that the person retains the evidence of such satisfaction at the site where the low carbon intensity fuel was produced and, in the case of a foreign supplier, has provided a copy of that evidence to the importer of the low carbon intensity fuel;

**(h)** in the case of a foreign supplier, the total volume of low carbon intensity fuel that they produced outside Canada using all quantities of a feedstock described in subsection 33(1) and sold for import;

**(i)** in the case of a registered creator, the total quantity of low carbon intensity fuel that they produced in Canada from all quantities of a feedstock described in subsection 33(1);

**(j)** a confirmation that the person is in compliance with subsection 51(1);

**(k)** if the person is the producer of the low carbon intensity fuel made using the feedstock, the unique alphanumeric identifier assigned to the fuel's carbon intensity;

**(l)** the unique identifier for the declaration that they use for their internal accounting purposes;

**(m)** the date the declaration is made; and

**(n)** the signature of the individual who made the declaration.

#### Declaration by other person

**(4)** A declaration made by a person referred to in one of subparagraphs 49(2)(a)(i) to (iv), other than a registered creator or foreign supplier must indicate

**(a)** their name and civic address;

**d)** le type de charge d'alimentation en cause;

**e)** dans le cas de la déclaration visée au sous-alinéa 49(2)a)(iv) et s'agissant d'une quantité de charges d'alimentation qui constituent des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation, une mention confirmant qu'elles satisfont aux exigences de l'article 37;

**f)** la portion de la charge d'alimentation qui est utilisée sur le site visé à l'alinéa c) par la personne qui mélange, traite, sépare ou obtient cette charge d'alimentation pour produire des combustibles à faible intensité en carbone, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;

**g)** la mention que toute portion de la charge d'alimentation utilisée pour produire des combustibles à faible intensité en carbone satisfait aux exigences du paragraphe 34(1) et que le producteur conserve sur le site visé à l'alinéa c) les renseignements fournis dans le rapport sur le bilan matières et, s'agissant du fournisseur étranger, qu'il les a transmis à l'importateur du combustible à faible intensité en carbone;

**h)** s'agissant du fournisseur étranger, le volume total de combustibles à faible intensité en carbone produits par celui-ci à l'extérieur du Canada à partir de toute quantité d'une charge d'alimentation visée au paragraphe 33(1) et vendus pour être importés;

**i)** s'agissant du créateur enregistré, la quantité totale de combustibles à faible intensité en carbone produits par celui-ci au Canada à partir de toute quantité d'une charge d'alimentation visée au paragraphe 33(1);

**j)** la mention que la personne satisfait aux exigences du paragraphe 51(1);

**k)** s'agissant du producteur de combustible à faible intensité en carbone produit en utilisant la charge d'alimentation en cause, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone du combustible;

**l)** l'identifiant unique de la déclaration utilisé dans la comptabilité interne de la personne;

**m)** la date de la déclaration;

**n)** la signature de l'individu faisant la déclaration.

#### Déclaration des autres personnes

**(4)** La déclaration de la personne visée à l'un ou l'autre des sous-alinéas 49(2)a)(i) à (iv), autre qu'un créateur enregistré ou un fournisseur étranger, contient les éléments suivants :

**a)** ses nom et adresse;

**(b)** the name of the individual who is making the declaration on behalf of the person, and, if any, their telephone number and email address;

**(c)** the civic address of the site where the mixing, division or obtention, as the case may be, of the quantity of the feedstock was performed;

**(d)** if the quantity of the feedstock is sold for import, the name and geographic location of the importer;

**(e)** the type of the feedstock;

**(f)** in the case of a declaration referred to in subparagraph 49(2)(a)(iv) with respect to a quantity of a feedstock that is a crop, crop byproduct, crop residue or short-rotation woody biomass crop, a confirmation that it satisfies the requirements of section 37;

**(g)** the amount of the feedstock referred to in the declaration that exits the site referred to in paragraph (c), measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock;

**(h)** a confirmation that, when the feedstock exited the site referred to in paragraph (c) or was mixed, divided or obtained at that site, it satisfied subsection 34(1) and that the person that mixed, divided or obtained the feedstock retains the evidence of such satisfaction at the site referred to in that subsection;

**(i)** the unique identifier for the declaration that they use for their internal accounting purposes;

**(j)** the date the declaration is made; and

**(k)** the signature of the individual who made the declaration.

#### **Unique identifier**

**(5)** The unique identifier referred to in paragraphs (1)(o), (3)(l) and (4)(i) must be used in all records related to material balances at the site to which it applies. The identifier must be unique to each declaration and indicate the lot number of the feedstock to which it applies.

#### **Producer records**

**51 (1)** The producer of a low carbon intensity fuel produced using a feedstock referred to in paragraph 33(1)(b) or (c) must maintain the following documents in their records:

**(a)** delivery records, contracts and invoices with respect to each quantity of the feedstock that is brought to one of their facilities;

**(b)** for each quantity of the feedstock that is referred to in subparagraph 33(1)(b)(iii) and (iv), delivery records,

**b)** le nom de l'individu qui fait la déclaration, ainsi que ses numéro de téléphone et adresse électronique, le cas échéant;

**c)** l'adresse du site où a lieu le mélange, le traitement, la séparation ou l'obtention, selon le cas, de la quantité de charges d'alimentation;

**d)** si la quantité de charge d'alimentation est vendue, les nom et emplacement géographique de l'acheteur;

**e)** le type de la charge d'alimentation en cause;

**f)** dans le cas de la déclaration visée au sous-alinéa 49(2)a)(iv) et s'agissant d'une quantité de charges d'alimentation qui constituent des récoltes, des sous-produits de récoltes, des résidus de récoltes ou des récoltes provenant de biomasse ligneuse à courte rotation, une mention confirmant qu'elles satisfont aux exigences de l'article 37;

**g)** la quantité de charge d'alimentation qui quitte le site visé à l'alinéa c), mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;

**h)** une mention confirmant que la charge d'alimentation qui a quitté le site visé à l'alinéa c) ou qui a été mélangée, séparée ou obtenue sur ce site satisfait aux exigences du paragraphe 34(1) et que la personne qui a mélangé, séparé ou obtenu la charge d'alimentation conserve sur le site les renseignements à l'appui;

**i)** l'identifiant unique de la déclaration utilisé dans la comptabilité interne de la personne;

**j)** la date de la déclaration;

**k)** la signature de l'individu faisant la déclaration.

#### **Identifiant unique**

**(5)** L'identifiant unique mentionné aux alinéas (1)o), (3)l) et (4)i) est utilisé dans tous les dossiers relatifs au bilan matières du site en cause. Il est propre à chaque déclaration et mentionne le numéro de lot de la charge d'alimentation en cause.

#### **Dossiers du producteur**

**51 (1)** Le producteur de combustibles à faible intensité en carbone produits en utilisant des charges d'alimentation visées aux alinéas 33(1)b) ou c) conserve dans ses dossiers les documents suivants :

**a)** les relevés de livraison, les contrats et les factures relatifs à chaque quantité de charges d'alimentation qui est apportée à l'une de ses installations;

**b)** pour chaque quantité de charges d'alimentation visées aux sous-alinéas 33(1)b)(iii) et (iv), les registres

contracts and invoices that describe the original location where the feedstock was first used;

**(c)** the sales records for all low carbon intensity fuel that was made from all or a portion of a quantity of the eligible feedstock

**(d)** a copy of the declaration made under paragraph 49(2)(a) by the person that possessed each portion of a quantity of the eligible feedstock immediately before them;

**(e)** any information used to perform the calculations set out in subsection 32(1) and 34(2), the evidence that supports that information and the results of those calculations;

**(f)** if applicable, evidence that the Minister authorizes the use of the feedstock under subsection 35(2); and

**(g)** if applicable, a copy of any certification that has been issued with respect to the feedstock under subsection 61(1).

### Importer records

**(2)** The importer of a quantity of low carbon intensity fuel must maintain the following documents in their records:

**(a)** delivery records, contracts and invoices with respect to the quantity of low carbon intensity fuel;

**(b)** the sales records for that quantity of low carbon intensity fuel;

**(c)** if the low carbon intensity fuel is produced using a feedstock referred to in paragraph 33(1)(b) or (c), a copy of the declaration made under paragraph 49(2)(a) by the foreign supplier of the fuel; and

**(d)** a copy of the material balance report that was provided to them by the foreign supplier under subsection 106(3), accompanied by any information used to perform the calculation set out in subsection 32(1), a copy of the evidence that supports that information and the results of those calculations.

### Certification

**52** A feedstock referred to in paragraph 33(1)(c) may be certified by a certification body that meets the requirements of sections 54 to 56 in accordance with sections 57 to 60 and a certification scheme that is approved under section 53.

de livraison, les contrats et les factures qui décrivent le point d'origine où la charge d'alimentation a été utilisée pour la première fois;

**c)** les documents relatifs aux ventes de tous les combustibles à faible intensité en carbone produits avec tout ou partie d'une quantité de charges d'alimentation admissibles;

**d)** la copie de la déclaration effectuée conformément à l'alinéa 49(2)a) par la personne qui possédait chaque partie d'une quantité admissible de charge d'alimentation visée aux alinéas 33(1)b) ou c) immédiatement avant lui.

**e)** les renseignements nécessaires pour effectuer les calculs prévus aux paragraphes 32(1) et 34(2), les éléments de preuve à l'appui de ces renseignements ainsi que les résultats des calculs;

**f)** les éléments de preuve démontrant que le ministre a autorisé les charges d'alimentation visées au paragraphe 35(2), le cas échéant;

**g)** une copie de la certification délivrée à la charge d'alimentation au titre du paragraphe 61(1), le cas échéant.

### Dossiers de l'importateur

**(2)** L'importateur d'une quantité donnée de combustibles à faible intensité en carbone conserve dans ses dossiers les documents suivants :

**a)** les relevés de livraison, les contrats et les factures relatifs à cette quantité de combustibles;

**b)** les documents relatifs aux ventes de cette quantité de combustibles;

**c)** pour les combustibles à faible intensité en carbone produits en utilisant une quantité de charges d'alimentation visées aux alinéas 33(1)b) ou c), la copie de la déclaration effectuée conformément à l'alinéa 49(2)a) par le fournisseur étranger du combustible;

**d)** la copie du rapport sur le bilan matières que lui a remis le fournisseur étranger au titre du paragraphe 106(3) et relatif à cette quantité de combustibles, accompagnée des renseignements utilisés à l'appui des calculs prévus au paragraphe 32(1), la copie des éléments de preuve à l'appui de ces renseignements ainsi que les résultats des calculs.

### Certification

**52** Les charges d'alimentation visées à l'alinéa 33(1)c) peuvent être certifiées par un organisme de certification qui satisfait aux exigences des articles 54 à 56 et conformément aux articles 57 à 60 et au régime de certification approuvé par le ministre au titre de l'article 53.

**Approval by Minister**

**53 (1)** The Minister may approve a certification scheme if the Minister is satisfied that all feedstock that is certified using the procedures in the certification scheme will satisfy the applicable requirements of sections 35 to 38 and 41.

**Scheme owner**

**(2)** The Minister must not approve a certification scheme unless it is developed and maintained by a scheme owner that

- (a)** is a legal person;
- (b)** takes full responsibility for the objectives, the content and the integrity of the certification scheme;
- (c)** has set up structures for operating and managing the certification scheme;
- (d)** creates, controls and maintains adequate documentation for the operation, maintenance and improvement of the certification scheme;
- (e)** has measures in place to respond to complaints with respect to the certification scheme;
- (f)** has measures in place to maintain records securely;
- (g)** has an information management system, and maintains and controls that system;
- (h)** protects the confidentiality of information provided by the parties involved in the certification scheme; and
- (i)** has developed requirements that comply with sections 55 and 56 for a certification body to be accredited to perform certifications under the scheme.

**Competencies of certification body**

**(3)** The Minister must not approve a certification scheme unless it describes in detail the specific competencies required of a certification body and the way in which the satisfaction of those requirements is demonstrated.

**Review of scheme**

**(4)** The Minister must not approve a certification scheme unless

- (a)** there is a plan in place to review the certification scheme at planned intervals;
- (b)** there are procedures in place to review the certification scheme when one of the following events occurs:
  - (i)** the certification scheme is changed in a way that is significant, or

**Approbation du ministre**

**53 (1)** Le ministre peut approuver un régime de certification s'il est convaincu que toutes les charges d'alimentation certifiées en suivant les procédures de ce régime satisferont aux exigences de ceux des articles 35 à 38 et 41 qui s'appliquent.

**Propriétaire du régime**

**(2)** Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si le propriétaire du régime, à la fois :

- a)** est une personne morale;
- b)** assume l'entière responsabilité des objectifs, du contenu et de l'intégrité du régime de certification;
- c)** met en place une structure pour le fonctionnement et la gestion du régime de certification;
- d)** élabore, contrôle et tient à jour la documentation appropriée pour le fonctionnement, la gestion et l'amélioration du régime;
- e)** met en place des mesures pour donner suite aux plaintes relatives au régime;
- f)** a des mesures en place pour la conservation des dossiers de façon sécuritaire;
- g)** élabore, contrôle et tient à jour un système de gestion de l'information;
- h)** protège la confidentialité des renseignements fournis par les parties au régime de certification;
- i)** a élaboré des exigences relatives à l'accréditation des organismes de certification en vue d'effectuer des certifications au titre du régime et ces exigences sont conformes à celles prévues aux articles 55 et 56.

**Compétences de l'organisme de certification**

**(3)** Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si celui-ci prévoit en détail les compétences spécifiques de l'organisme de certification et la façon dont la satisfaction de cette exigence est démontrée.

**Révision du régime**

**(4)** Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si les éléments suivants sont en place :

- a)** un plan de révision du régime à intervalles prévus;
- b)** des procédures de révision du régime lorsque l'un des événements suivants se produit :
  - (i)** une modification significative du régime,
  - (ii)** la réception d'une plainte mentionnant la nécessité d'une révision;

(ii) a complaint is received that indicates that a review is necessary; and

(c) procedures, including procedures for considering comments from stakeholders, are in place to ensure that reviews verify the integrity, adequacy and effectiveness of the certification scheme.

#### Information publicly available

(5) The Minister must not approve a certification scheme unless it includes procedures to ensure that the following is publicly available:

(a) versions of the certification scheme and its documentation that are in the primary languages used in each region to which the certification scheme applies;

(b) a list, current to the day, of the feedstock harvesters that are certified under the certification scheme;

(c) a list of certification bodies that are authorized to conduct audits with respect to the certification scheme;

(d) list of certification bodies that were previously authorized to conduct audits with respect to the certification scheme and whether those bodies are no longer authorized on a permanent or temporary basis;

(e) contact information for the scheme owner.

#### Group auditing

(6) The Minister must not approve a certification scheme that permits a group of producers to be certified together unless it requires that

(a) the group harvests feedstock of the same type, in the same geographic region and climate;

(b) units within the group are sampled in a way that ensures that

(i) either a reasonable level of assurance or a statistical sampling confidence level of 98%;

(ii) each material site is addressed every year;

(iii) each material site is subject to a site visit at least once every five years

(c) the conditions to join a group are clear.

#### Non-compliance

(7) The Minister must not approve a certification scheme unless it indicates the actions that a certification body

(c) des procédures pour veiller à ce que l'intégrité, la pertinence et l'efficacité du régime soient vérifiées lors de la révision, y compris des procédures pour prendre en considération les commentaires des parties prenantes.

#### Renseignements accessibles au public

(5) Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si celui-ci comprend des procédures pour assurer l'accessibilité au public des renseignements suivants :

(a) les versions du régime et de sa documentation qui sont dans la langue utilisée dans chaque région où le régime s'applique;

(b) la liste à jour des personnes qui récoltent les charges d'alimentation certifiées en vertu du régime;

(c) la liste des organismes de certification autorisés à effectuer des audits dans le cadre du régime;

(d) la liste des organismes de certification qui étaient antérieurement autorisés à effectuer des audits dans le cadre du régime et s'ils n'y sont plus autorisés de façon temporaire ou permanente;

(e) les coordonnées du propriétaire du régime.

#### Audits de groupe

(6) Le ministre ne doit approuver un régime de certification autorisant la certification de groupe à l'égard de plusieurs producteurs que si le régime comporte les exigences suivantes :

(a) le groupe est constitué de personnes qui récoltent le même type de charges d'alimentation, dans la même région avec un climat identique;

(b) les unités dans le groupe sont déterminées par un échantillonnage de sorte que, à la fois :

(i) un niveau d'assurance raisonnable ou un niveau de confiance issue de l'échantillonnage statistique de 98 % est assuré,

(ii) chaque site d'importance significative est audité annuellement,

(iii) une visite de chaque site d'importance significative est effectuée au moins une fois tous les cinq ans;

(c) les conditions pour se joindre au groupe sont claires.

#### Non-conformité

(7) Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si celui-ci prévoit les mesures que doit prendre



must take if a feedstock harvester does not comply with the certification scheme.

#### Use of certificates

**(8)** The Minister must not approve a certification scheme unless

**(a)** the certification scheme requires that the ownership, use and control of any certificate issued under it comply with International Standard ISO/IEC 17030, entitled *Conformity assessment – General requirements for third-party marks of conformity*;

**(b)** the certification scheme includes conditions on the ways in which a feedstock harvester may use certificates issued under it;

**(c)** the scheme owner controls the use of certificates issued under the certification scheme.

#### End of approval

**(9)** A certification scheme is no longer approved on the earlier of the following days:

**(a)** sixty days after the day on which the scope of the certification scheme changes,

**(b)** sixty days after the day on which any procedure of the certification scheme that was the basis for the Minister's approval changes, and

**(c)** the first anniversary of the day on which it was most recently approved by the Minister unless, before that day, the scheme owner submits a report to the Minister concerning the operation of the certification scheme within the preceding year,

**(d)** the first anniversary of the day on which the scheme owner most recently submitted a report to the Minister concerning the operation of the certification scheme within the preceding year; and

**(e)** the fifth anniversary of the day on which it was most recently approved by the Minister.

#### Material site

**(10)** For the purpose of paragraph (6)(b), a site is material if any misstatement that relates to the site is likely to result in a quantitative material error in a report that relates to the certified feedstock.

#### Certification body

**54** The certification of a feedstock must be performed by a certification body that is accredited in accordance with the certification scheme that is used, which accreditation is neither suspended nor revoked.

l'organisme de certification si les personnes qui récoltent les charges d'alimentation ne se conforment pas au régime.

#### Utilisation des certificats

**(8)** Le ministre ne doit approuver un régime de certification que si :

**a)** le régime prévoit que la propriété, l'utilisation et le contrôle des certificats délivrés dans le cadre de celui-ci doivent être conformes à la norme internationale ISO/CEI 17030 intitulée *Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les marques de conformité par tierce partie*;

**b)** le régime prévoit les conditions d'utilisation des certificats par les personnes qui récoltent les charges d'alimentation;

**c)** le propriétaire du régime contrôle l'utilisation des certificats délivrés dans le cadre du régime.

#### Fin de l'approbation

**(9)** L'approbation d'un régime de certification par le ministre expire à la première en date des éventualités suivantes à survenir :

**a)** soixante jours suivant la date de modification de la portée du régime;

**b)** soixante jours suivant la date de modification de toute procédure prévue par le régime et sur laquelle l'approbation était fondée;

**c)** le premier anniversaire de la plus récente approbation du régime par le ministre sauf si, avant cette date, le propriétaire du régime transmet au ministre un rapport sur sa mise en œuvre au cours de l'année précédente;

**d)** le premier anniversaire de la plus récente transmission au ministre par le propriétaire du régime d'un rapport sur sa mise en œuvre au cours de l'année précédente;

**e)** le cinquième anniversaire de sa plus récente approbation par le ministre.

#### Importance significative

**(10)** Pour l'application de l'alinéa (6)b), un site est d'importance significative si une erreur quantitative importante peut probablement résulter d'une inexactitude liée au site dans un rapport portant sur la charge d'alimentation certifiée.

#### Organisme de certification

**54** La certification des charges d'alimentation est effectuée par un organisme de certification accrédité en conformité avec le régime de certification utilisé et dont l'accréditation n'est ni suspendue, ni révoquée.

**Eligibility**

**55 (1)** A person is eligible to be accredited as a certification body by the Standard Council of Canada, the ANSI National Accreditation Board or a designated accreditation body if the person

- (a) is not an individual;
- (b) meets the applicable requirements of ISO/IEC Standard 17065; and
- (c) demonstrates that they satisfy the competency requirements of the certification scheme for which they are to be accredited.

**Designation of accreditation body**

**(2)** The Minister may designate an accreditation body if it is a member of the International Accreditation Forum and satisfies the requirements of International Standard ISO 17011, entitled *Conformity assessment – General requirements for accreditation bodies accrediting conformity assessment bodies* published by the International Organization for Standardization.

**Technical accreditation**

**56 (1)** A certification must be performed by a body that is accredited, in accordance with section 55, as one that is competent in each of the following areas that is relevant to the feedstock being certified:

- (a) forest or agriculture or other land use; and
- (b) biodiversity.

**Forest, agriculture or other land use**

**(2)** A certification body cannot be accredited as one referred to in paragraph (1)(a) unless it employs an individual who is an expert in forest or agriculture or other land use, as the case may be, and who is accredited

- (a) in the case of forest in Canada or agriculture or other land use that occurs in Canada, by a Canadian professional order; and
- (b) in any other case, by a national authority of the country in which the forest is located or the agriculture or other land use occurs.

**Condition d'admissibilité à l'accréditation**

**55 (1)** Toute personne peut être accréditée en qualité d'organisme de certification par le Conseil canadien des normes, l'ANSI National Accreditation Board ou tout organisme d'accréditation désigné, si :

- a) elle n'est pas un individu;
- b) elle satisfait aux exigences applicables prévues par la norme ISO/IEC 17065;
- c) elle possède les compétences spécifiques prévues par le régime de certification applicable.

**Désignation des organismes d'accréditation**

**(2)** Le ministre peut désigner tout organisme d'accréditation qui est membre de l'International Accreditation Forum et qui satisfait aux exigences de la norme ISO 17011 intitulée *Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation.

**Domaines techniques d'accréditation**

**56 (1)** La certification est effectuée par un organisme de certification accrédité — conformément à l'article 55 — comme étant compétent dans ceux des domaines techniques ci-après qui sont pertinents aux charges d'alimentation qu'il certifie :

- a) l'agriculture, la sylviculture ou les autres utilisations des terres;
- b) la biodiversité.

**Agriculture, sylviculture ou autres utilisations des terres**

**(2)** L'organisme de certification ne peut être accrédité au titre de l'alinéa (1)a) que s'il emploie un individu qui est un expert en matière d'agriculture, de sylviculture ou d'autres utilisations des terres, selon le cas, et si l'accréditation est faite :

- a) dans le cas de forêts situées au Canada ou si l'agriculture ou les autres utilisations des terres ont lieu au Canada, par un ordre professionnel canadien;
- b) dans tout autre cas, par une autorité nationale du pays où les forêts sont situées ou de celui où l'agriculture ou les autres utilisations des terres ont lieu.

**Biodiversity**

**(3)** A certification body cannot be accredited as one referred to in paragraph (1)(b) unless it employs an individual who is an expert in biodiversity and who is

**(a)** in the case of a feedstock that is sourced from Canada, a member of a Canadian professional association of biologists;

**(b)** in the case of a feedstock that is sourced from any other country, an individual who is recognized by a national authority of that country.

**Outsourcing**

**57** Sections 54 to 56 apply with respect to a person to which part of the certification is outsourced by a certification body.

**Preceding compliance periods**

**58** A team that performs a certification must not include an individual, including one to whom work is outsourced, who has contributed to the certification of that feedstock for five consecutive compliance periods, unless three compliance periods have elapsed after the most recent compliance period for which they contributed to such a certification.

**Person responsible for making decision**

**59 (1)** The members of a certification team must be appointed in accordance with section 7 of ISO Standard 19011.

**Employees**

**(2)** The person responsible for making a certification decision must have the same competencies as those set out for an audit team leader under subclause 7.2.3.4 of ISO Standard 19011.

**Employees**

**(3)** The person responsible for making the certification decision, the audit team leader and, if applicable, the independent reviewer must be employees of the certification body.

**Applicable standards for certification**

**60 (1)** A certification body must conduct a certification in accordance with the *Method for Validation, Verification and Certification - Clean Fuel Regulations*, published by the Minister, and the following standards, at a reasonable level of assurance:

**(a)** either ISO/IEC Standard 17065 or ISO/IEC Standard 17021;

**(b)** ISO Standard 19011; and

**Biodiversité**

**(3)** L'organisme de certification ne peut être accrédité au titre de l'alinéa (1)b) que s'il emploie un individu qui est un expert en biodiversité et :

**a)** dans le cas d'une charge d'alimentation provenant du Canada, qui est membre d'une association professionnelle canadienne de biologistes;

**b)** dans tout autre cas, dont les titres de compétence sont reconnus par une autorité nationale du pays d'où provient la charge d'alimentation.

**Sous-traitance**

**57** Les articles 54 à 56 s'appliquent à l'égard de la personne à qui un organisme de certification a sous-traité une partie de la certification.

**Certifications consécutives**

**58** L'équipe qui effectue la certification ne doit pas comprendre un individu — y compris un individu à qui du travail a été sous-traité — ayant contribué à la certification de la charge d'alimentation en cause pour cinq périodes de conformité consécutives, à moins que trois périodes de conformité se soient écoulées depuis la dernière période de conformité à l'égard de laquelle il a contribué à une telle certification.

**Équipe de certification**

**59 (1)** La certification est effectuée par une équipe dont les membres sont nommés conformément à l'article 7 de la norme ISO 19011.

**Responsable de la prise des décisions**

**(2)** La personne responsable de la prise des décisions relatives à la certification possède au moins les mêmes compétences que celle prévues au paragraphe 7.2.3.4 de la norme ISO 19011 pour le responsable de l'équipe d'audit.

**Employés**

**(3)** La personne responsable de la prise des décisions relatives à la certification, le responsable de l'équipe d'audit et, le cas échéant, le réviseur indépendant doivent être employés par l'organisme de certification.

**Normes applicables**

**60 (1)** La certification est effectuée conformément au document intitulé *Méthodes de validation, vérification et certification — Règlement sur les combustibles propres*, publié par le ministre, et conformément aux normes ci-après, à un niveau d'assurance raisonnable :

**a)** la norme ISO/IEC 17065 ou la norme ISO/IEC 17021-1;

**b)** la norme ISO 19011;

(c) in the case of a certification that requires data analysis, ISO Standard 14064-3:2019.

#### Interpretation of ISO/IEC Standard 17065

(2) ISO/IEC Standard 17065 is to be read with

(a) the definition “certification requirements” in subclause 3.7 read as the applicable requirements of sections 35 to 38 and 41; and

(b) the term site having the same meaning as in paragraph 140(2)(b).

#### International Standard ISO/IEC 17021

(3) International Standard ISO/IEC 17021 is to be read with

(a) the criteria as the applicable requirements of sections 35 to 38 and 41; and

(b) the term site having the same meaning as in paragraph 140(2)(b).

#### ISO Standard 14064-3:2019

(4) ISO Standard 14064-3:2019 is to be read with

(a) the definition “criteria” in subclause 3.6.10 read as the applicable requirements of sections 35 to 38 and 41;

(b) the definition “site” in subclause 3.6.13 read in accordance with paragraph 140(2)(b);

(c) the materiality threshold referred to in subclause 5.1.7 being the materiality thresholds for land use and biodiversity set out in the *Method for Validation, Verification and Certification for the Clean Fuel Regulations* published by the Minister.

#### Site visits

(5) The first certification of a feedstock conducted by a given certification body must include a site visit. Subsequent certifications do not require a site visit if

(a) a remote audit can be conducted at a reasonable level of assurance;

(b) the certification body assesses the audit risk as low; and

(c) the systems that are in place to collect and process traceability and data and to ensure data quality are reliable.

(c) dans le cas où la certification nécessite l'analyse de données, la norme ISO 14064-3:2019.

#### Norme ISO/IEC 17065

(2) La norme ISO/IEC 17065 s'applique avec les adaptations suivantes :

a) les critères sont les exigences applicables prévues aux articles 35 à 38 et 41;

b) le terme « site » s'entend au sens de l'alinéa 140(2)b).

#### Norme ISO/IEC 17021-1

(3) La norme ISO/IEC 17021-1 s'applique avec les adaptations suivantes :

a) les critères sont les exigences applicables prévues aux articles 35 à 38 et 41;

b) le terme « site » s'entend au sens de l'alinéa 140(2)b).

#### Norme ISO 14064-3:2019

(4) La norme ISO 14064-3:2019 s'applique avec les adaptations suivantes :

a) la définition de « critères » au paragraphe 3.6.10 de cette norme vaut mention des exigences applicables prévues aux articles 35 à 38 et 41;

b) la définition de « site » au paragraphe 3.6.13 de cette norme s'entend au sens de l'alinéa 140(2)b);

c) les seuils d'importance relative visés au paragraphe 5.1.7 de cette norme sont ceux prévus pour l'utilisation des terres et la biodiversité dans le document intitulé *Méthodes de validation, vérification et certification – Règlement sur les combustibles propres*, publié par le ministre.

#### Visite de site

(5) La première certification d'une charge d'alimentation effectuée par un organisme de certification comprend une visite de site. Les certifications ultérieures de la charge d'alimentation n'ont pas à comprendre de visite de site si, à la fois :

a) des audits à distance peuvent être effectués à un niveau d'assurance raisonnable;

b) l'organisme de certification évalue le risque d'audit comme étant faible;

c) les systèmes en place pour recueillir et traiter les données et pour garantir leur qualité et assurer leur traçabilité sont fiables.

**Certification decision**

**61 (1)** A certification body must not issue a certification with respect to a feedstock unless it concludes that the certification requirements referred to in paragraph 60(2)(a) or the criteria for the certification referred to in paragraph 60(3)(a) or (4)(a), as the case may be, have been satisfied with respect to that feedstock.

**Unambiguous certification**

**(2)** A certificate must unambiguously identify the feedstock to which it applies.

**Non-compliance with other scheme**

**(3)** If a certification body certifies, under a given certification scheme, a feedstock that was determined not to comply with another certification scheme, the certification body must notify the scheme owner of the given certification scheme before they issue the certification.

**End of certification**

**(4)** A certification ceases to be valid on the earlier of the following:

- (a)** the day on which an audit conducted by the certification body is no longer satisfied that the criteria of the certification are complied with,
- (b)** on the anniversary of the day on which the most recent audit was conducted by the certification body,
- (c)** the fifth anniversary of the day on which the certification is issued, and
- (d)** any earlier day set out in the certification scheme under which the certification is performed.

Determination of Carbon Intensity

**Default — low carbon intensity fuel**

**62 (1)** The carbon intensity of a fuel or hydrogen, other than a fossil fuel or hydrogen produced from natural gas, is determined by the formula

$$CI_f + CI_p + CI_{td} + CI_{cl} + CI_e + CI_c$$

where

**CI<sub>f</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 1 of Schedule 5 that represents the quantity of CO<sub>2</sub>e that is associated with the extraction or cultivation, as the case may be, of the feedstock from which the fuel or hydrogen is produced, per megajoule of energy produced;

**CI<sub>p</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 2 of Schedule 5 that represents the quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the production of the fuel or hydrogen from the given feedstock, the transportation of the given feedstock and intermediary products used

**Certificat**

**61 (1)** Une charge d'alimentation n'est certifiée par un organisme de certification que si celui-ci est d'avis que les critères visés aux alinéas 60(2)a), (3)a) et (4)a) sont satisfaits à l'égard de cette charge d'alimentation.

**Identification non ambiguë**

**(2)** Le certificat identifie sans ambiguïté la charge d'alimentation qu'il vise.

**Non-conformité à un autre régime**

**(3)** L'organisme de certification qui, en vertu d'un régime de certification donné, certifie une charge d'alimentation qui a été jugée non conforme à un autre régime de certification en informe le propriétaire du régime de certification donné avant de délivrer le certificat.

**Fin de la certification**

**(4)** La certification cesse d'être valide à la première en date des éventualités suivantes à survenir :

- a)** la date à laquelle l'organisme de certification n'est plus d'avis que les critères visés à l'alinéa 60(2)a) sont satisfaits à l'égard de cette charge d'alimentation;
- b)** la date du premier anniversaire de l'audit le plus récent effectué par l'organisme de certification;
- c)** le cinquième anniversaire de la date de délivrance du certificat;
- d)** la date précisée dans le régime de certification en vertu duquel la certification est effectuée.

Détermination de l'intensité en carbone

**Combustible à faible intensité en carbone**

**62 (1)** L'intensité en carbone d'un combustible ou de l'hydrogène, autre qu'un combustible fossile ou que l'hydrogène produit à partir du gaz naturel, est déterminée selon la formule suivante :

$$IC_{ec} + IC_p + IC_{cl} + IC_e + IC_{td} + IC_c$$

où

**IC<sub>ec</sub>** représente la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e, prévue à l'article 1 de l'annexe 5, correspondant à la quantité de CO<sub>2</sub>e liée à l'extraction ou à la culture, selon le cas, d'une charge d'alimentation donnée à partir de laquelle le combustible ou l'hydrogène est produit, par mégajoule d'énergie produite;

**IC<sub>p</sub>** la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e prévue à l'article 2 de cette annexe, correspondant à la quantité de CO<sub>2</sub>e rejetée pendant la production du combustible ou de l'hydrogène à partir de la charge d'alimentation donnée, pendant le transport de cette charge d'alimentation et

to produce the fuel or hydrogen, and the distribution of the fuel or hydrogen to end users, per megajoule of energy produced;

**CI<sub>cl</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 3 of Schedule 5 that represents the quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the compression or liquefaction process of the fuel or hydrogen, per megajoule of energy produced;

**CI<sub>e</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 4 of Schedule 5 that represents the additional quantity of CO<sub>2</sub>e that is associated with the production of electricity used during the production of the fuel or hydrogen, per megajoule of energy produced;

**CI<sub>td</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 5 of Schedule 5 that represents the additional quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the transportation of the given feedstock and intermediary products used to produce the type of fuel or hydrogen and the distribution of the fuel or hydrogen to end users, per megajoule of energy produced, in the case of a total transportation distance of not less than 1500 km;

**CI<sub>c</sub>** is the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions set out in item 6 of Schedule 5 that represents the quantity of CO<sub>2</sub> that is released during the combustion of the fuel or the use of hydrogen as an energy source, per megajoule of energy produced.

#### Fossil fuels

**(2)** For the purpose of subsections 84(2), 85(3) and (4) and 88(2), the carbon intensity of hydrogen, propane, liquefied petroleum gas, natural gas, liquefied natural gas and compressed natural gas is, at the election of the registered creator, the amount

- (a) set out in item 7 of Schedule 5; or
- (b) set out in the Fuel LCA Model Methodology.

#### Electricity

**(3)** The carbon intensity of electricity in a province in which a charging station is located is, at the election of the registered creator, the amount

- (a) set out for that province in item 8 of Schedule 5; or
- (b) set out for that province in the Fuel LCA Model Methodology.

#### Fuel LCA Model — low carbon intensity fuels

**63 (1)** Instead of determining the carbon intensity of any of their renewable propane, renewable natural gas,

des produits intermédiaires utilisés pour produire le combustible ou l'hydrogène et pendant la distribution du combustible ou de l'hydrogène à l'utilisateur final, par mégajoule d'énergie produite;

**IC<sub>cl</sub>** la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e prévue à l'article 3 de cette annexe, correspondant à la quantité de CO<sub>2</sub>e rejetée pendant le procédé de compression ou de liquéfaction du combustible ou de l'hydrogène, par mégajoule d'énergie produite;

**IC<sub>e</sub>** la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e prévue à l'article 4 de cette annexe, correspondant à la quantité supplémentaire de CO<sub>2</sub>e liée à la production de l'électricité utilisée dans la production du combustible ou de l'hydrogène, par mégajoule d'énergie produite;

**IC<sub>td</sub>** la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e prévue à l'article 5 de cette annexe, correspondant à la quantité supplémentaire de CO<sub>2</sub>e rejetée pendant le transport de la charge d'alimentation donnée et des produits intermédiaires utilisés pour produire le combustible ou l'hydrogène et la distribution du combustible ou de l'hydrogène à l'utilisateur final, par mégajoule d'énergie produite, dans le cas où la distance totale de transport n'est pas inférieure à 1500 km;

**IC<sub>c</sub>** la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>e prévue à l'article 6 de cette annexe, correspondant à la quantité de CO<sub>2</sub>e rejetée pendant la combustion du combustible ou l'utilisation de l'hydrogène comme source d'énergie, par mégajoule d'énergie produite.

#### Combustibles fossiles

**(2)** Pour l'application des paragraphes 84(2), 85(3) et (4) et 88(2), l'intensité en carbone du propane, du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel liquéfié et de l'hydrogène est, au choix du créateur enregistré :

- a) soit celle prévue à l'article 7 de l'annexe 5;
- b) soit celle prévue par la méthode du modèle ACV des combustibles.

#### Électricité

**(3)** L'intensité en carbone de l'électricité dans la province où est située la borne de recharge de véhicules électriques est, au choix du créateur enregistré :

- a) soit celle prévue à l'article 8 de l'annexe 5 pour cette province;
- b) soit celle prévue pour cette province par la méthode du modèle ACV des combustibles.

#### Modèle ACV des combustibles — combustibles à faible intensité en carbone

**63 (1)** Au lieu d'utiliser la formule prévue au paragraphe 62(1) pour déterminer l'intensité en carbone du

hydrogen or other low carbon intensity fuels by the formula set out in subsection 62(1), a registered creator or a foreign supplier may elect to make that determination using the Fuel LCA Model as applied to one of the options set out in paragraphs (2)(a) to (c), if they have input data for the period of 24 consecutive months immediately preceding the date of the election, derived from the activities referred to in the definition *carbon intensity* that are carried out over the lifecycle of the fuel.

### Options on election

(2) The registered creator or foreign supplier may determine the carbon intensity based on the input data for that period of 24 consecutive months as applied to one of the following options:

- (a) an existing pathway from the Fuel LCA Model;
- (b) a modification, made by the registered creator or foreign supplier, to the unit processes of an existing pathway from the Fuel LCA Model; or
- (c) a new pathway, created by the registered creator or foreign supplier, from the Fuel LCA Model using new unit processes.

### Fuel LCA Model — compressed and liquefied gases

**64 (1)** Instead of determining the carbon intensity of liquefied petroleum gas, liquefied natural gas, compressed natural gas, compressed hydrogen and liquefied hydrogen in accordance with subsection 62(2), a person referred to in subsections 84(1) or 85(1), as the case may be, may elect to make that determination using the Fuel LCA Model as applied to one of the options set out in paragraphs (3)(a) or (b) if they have input data, for the period of 24 consecutive months immediately preceding the date of the election, respecting the compression or liquefaction process of their liquefied petroleum gas, renewable liquefied petroleum gas, compressed natural gas, renewable compressed natural gas, liquefied natural gas, renewable liquefied natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen.

### Hydrogen and renewable fuels

(2) In the case of renewable liquefied petroleum gas, renewable compressed natural gas, renewable liquefied natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen, the determination is to be made as if their

- (a) renewable liquefied petroleum gas were liquefied petroleum gas;
- (b) compressed renewable natural gas and compressed hydrogen were compressed natural gas; or

propane renouvelable, du gaz naturel renouvelable, de l'hydrogène ou de tout autre combustible à faible intensité en carbone, le créateur enregistré ou le fournisseur étranger peut choisir de déterminer cette intensité en carbone au moyen du modèle ACV des combustibles conformément à l'une des options prévues aux alinéas (2)a) à c), s'il possède des données pour les vingt-quatre mois consécutifs antérieurs à la date du choix et provenant des activités mentionnées à la définition de *intensité en carbone* qui ont été menées au cours du cycle de vie du combustible.

### Options suite au choix

(2) Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger peut déterminer l'intensité en carbone sur la base des données pour vingt-quatre mois consécutifs, selon l'une des options suivantes :

- a) une filière de production existante qui provient du modèle ACV des combustibles;
- b) la modification par le créateur enregistré ou le fournisseur étranger des processus unitaires d'une filière de production existante qui provient du modèle ACV des combustibles;
- c) une nouvelle filière de production provenant du modèle ACV des combustibles par le créateur enregistré ou le fournisseur étranger au moyen de nouveaux processus unitaires

### Modèle ACV des combustibles — gaz comprimés et liquéfiés

**64 (1)** Au lieu de déterminer conformément au paragraphe 62(2) l'intensité en carbone du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié, la personne visée aux paragraphes 84(1) ou 85(1), selon le cas, peut choisir de déterminer leur intensité en carbone au moyen du modèle ACV des combustibles conformément à l'une des options prévues aux alinéas (3)a) et b), si elle possède des données, pour les vingt-quatre mois consécutifs antérieurs à la date du choix, concernant les activités de compression ou de liquéfaction du gaz de pétrole liquéfié, du gaz de pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel liquéfié, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié.

### Hydrogène et combustibles renouvelables

(2) Dans le cas du gaz de pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé et de l'hydrogène liquéfié, la détermination est effectuée comme si :

- a) ce gaz de pétrole liquéfié renouvelable était du gaz de pétrole liquéfié;
- b) ce gaz naturel renouvelable comprimé et cet hydrogène comprimé étaient du gaz naturel comprimé;

(c) liquefied renewable natural gas and liquefied hydrogen were liquefied natural gas.

#### **Options on election**

(3) The person may determine the carbon intensity based on the input data for that period of 24 consecutive months as applied to

- (a) an existing pathway from the Fuel LCA Model; and
- (b) a modification, made by the person, to an existing pathway from the Fuel LCA Model.

#### **Fuel LCA Model – electricity**

**65 (1)** Instead of determining the carbon intensity of electricity in accordance with subsection 62(3), a registered creator may elect to make that determination using the Fuel LCA Model in accordance with subsection (2) if they have input data for the period of 24 consecutive months immediately preceding the date of the election regarding the source and quantity of electrical energy supplied to electric vehicles at a charging station that is not intended for residential charging.

#### **Options on election**

(2) The registered creator may determine the carbon intensity based on that input data for a period of 24 consecutive months as applied to an existing pathway from the Fuel LCA Model.

#### **Application for approval of carbon intensity determination**

**66 (1)** A registered creator or a foreign supplier may apply to the Minister for approval of the carbon intensity that they determine under subsection 62(1) or section 63, 64 or 65.

#### **Imported fuel**

(2) In the case of a fuel produced outside Canada, only the foreign supplier of the fuel may make the application.

#### **Different carbon intensities per feedstock**

(3) A separate application is required per type of feedstock used to create a low carbon intensity fuel.

#### **Multiple feedstocks**

(4) If a low carbon intensity fuel is created with more than one type of feedstock, the carbon intensity of the proportion of the fuel produced using each type of feedstock requires a separate application for approval.

c) ce gaz naturel renouvelable liquéfié et cet hydrogène liquéfié étaient du gaz naturel liquéfié.

#### **Options suite au choix**

(3) La personne peut déterminer l'intensité en carbone sur la base des données pour vingt-quatre mois consécutifs, conformément à l'une des options suivantes :

- a) une filière de production existante qui provient du modèle ACV des combustibles;
- b) la modification par cette personne d'une filière de production existante qui provient du modèle ACV des combustibles.

#### **Modèle ACV des combustibles – électricité**

**65 (1)** Au lieu de déterminer l'intensité en carbone de l'électricité conformément au paragraphe 62(3), le créateur enregistré peut choisir de la déterminer au moyen du modèle ACV des combustibles conformément au paragraphe (2) s'il possède, pour les vingt-quatre mois consécutifs antérieurs à la date du choix, des données sur la source et la quantité d'énergie électrique fournie aux véhicules électriques à une borne de recharge qui n'est pas destinée à la recharge résidentielle.

#### **Filière de production existante**

(2) Le créateur enregistré peut déterminer l'intensité en carbone sur la base des données pour vingt-quatre mois consécutifs conformément à une filière de production existante provenant du modèle ACV des combustibles.

#### **Demande d'approbation de l'intensité en carbone**

**66 (1)** Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger peut demander au ministre l'approbation de l'intensité en carbone qu'il a déterminée conformément au paragraphe 62(1) ou aux articles 63, 64 ou 65.

#### **Combustible importé**

(2) Dans le cas où le combustible est produit à l'extérieur du Canada, seul le fournisseur étranger peut présenter la demande.

#### **Intensité en carbone distincte par charge d'alimentation**

(3) Une demande d'approbation distincte par type de charges d'alimentation utilisées pour la production d'un combustible à faible intensité en carbone est requise.

#### **Plusieurs charges d'alimentation**

(4) Si plusieurs types de charges d'alimentation sont utilisées pour produire le combustible à faible intensité en carbone, une demande distincte doit être présentée au ministre pour l'approbation de l'intensité en carbone de la proportion du combustible produite à partir de chaque type de charges d'alimentation.



**Multiple co-products**

**(5)** A registered creator or foreign supplier referred to in subsection (1) may, in respect of a low carbon intensity fuel whose production results in more than one co-product, apply for the approval of a single carbon intensity of the fuel or of one carbon intensity of each portion of the fuel whose production results in each co-product.

**Pathway approval**

**67 (1)** A registered creator or a foreign supplier must have the applicable pathway approved by the Minister before they apply under subsection 66(1) for the approval of a carbon intensity with respect to a modification of the unit processes referred to in paragraph 63(2)(b) or a pathway referred to in 64(3)(b) or the creation of a new pathway referred to in paragraph 63(2)(c).

**Application**

**(2)** The registered creator or foreign supplier applies for the approval of the pathway by submitting the following information:

**(a)** in the case of a modification of a unit process referred to in paragraph 63(2)(b) or a pathway referred to in 64(3)(b)

**(i)** a description of any change that was made to unit processes, modelling parameters or background data sets, along with the sources of the change,

**(ii)** a description of any innovative technology or low carbon intensity energy that is used at the facility, and

**(iii)** a copy, that includes all unit processes but excludes input data, of the pathway in the Fuel LCA Model; and

**(b)** in the case of a new pathway referred to in paragraph 63(2)(c)

**(i)** a description of any change to unit processes, modelling parameters or background data sets, along with the sources of the change,

**(ii)** a description of any innovative technology or low carbon intensity energy in use at the facility,

**(iii)** a comprehensive description of the lifecycle analysis that is consistent with ISO Standard 14040 and ISO Standard 14044 and the Fuel LCA Model Methodology,

**(iv)** a description of any unit processes included in the new pathway, along with supporting documents, and

**Plusieurs coproduits**

**(5)** Si la production du combustible à faible intensité en carbone s'accompagne de celle de plusieurs coproduits, le créateur enregistré ou le fournisseur étranger visés au paragraphe (1) peut présenter soit une demande d'approbation pour une intensité en carbone unique, soit une demande d'approbation distincte pour l'intensité en carbone de chaque portion du combustible dont résulte chaque coproduit.

**Approbation de la filière de production**

**67 (1)** Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger doit faire approuver par le ministre une filière de production avant de lui présenter la demande visée au paragraphe 66(1) pour l'approbation de l'intensité en carbone en cas de modification des processus unitaires d'une filière de production existante visée à l'alinéa 63(2)b) ou de modification de la filière de production visée à l'alinéa 64(3)b) ou dans le cas d'une nouvelle filière de production visée à l'alinéa 63(2)c).

**Demande**

**(2)** La demande d'approbation de la filière de production comporte les renseignements suivants :

**a)** dans le cas de la modification des processus unitaires d'une filière de production existante visée à l'alinéa 63(2)b) ou de la modification d'une filière de production visée à l'alinéa 64(3)b) :

**(i)** la description de la modification apportée aux processus unitaires, aux paramètres de modélisation ou aux ensembles de données de référence utilisés, ainsi que la source des modifications,

**(ii)** la description de toute technologie innovante ou de l'énergie à faible intensité en carbone utilisée à l'installation,

**(iii)** une copie de la filière de production provenant du modèle ACV des combustibles qui comprend tous les processus unitaires, sans les données d'entrée;

**b)** dans le cas d'une nouvelle filière de production visée à l'alinéa 63(2)c) :

**(i)** la description de toute modification apportée aux processus unitaires, aux paramètres de modélisation ou aux ensembles de données de référence utilisés, ainsi que la source de la modification,

**(ii)** la description de toutes les technologies ou sources d'énergie novatrices à faible intensité en carbone utilisées à l'installation,

**(iii)** la description complète de l'analyse du cycle de vie, conformément à la norme ISO 14040, à la norme ISO 14044 et à la méthode du modèle ACV des combustibles,

(v) a copy, that includes all unit processes but excludes input data, of the pathway in the Fuel LCA Model.

(iv) la description de tout processus unitaire compris dans la nouvelle filière de production, accompagnée des pièces justificatives,

(v) une copie de la filière de production provenant du modèle ACV des combustibles qui comprend tous les processus unitaires, sans les données d'entrée.

### Approval

(3) The Minister must approve the pathway application if the Minister is satisfied that the pathway of the fuel is based on

- (a) a plan to collect verifiable data and results;
- (b) calculations that contain no obvious errors;
- (c) unit processes, modelling parameters, background data sets and a methodology that are appropriate for the pathway; and
- (d) a methodology that is consistent with ISO Standard 14040, ISO Standard 14044 and the Fuel LCA Model Methodology.

### Unique identifier

(4) On approval of the pathway, the Minister must assign a unique alphanumeric identifier to it.

### Information to be provided — low carbon intensity fuels

**68 (1)** An application referred to in section 66 in respect of a low carbon intensity fuel must contain the information set out in item 1 of Schedule 6.

### Additional Information — subsection 62(1)

(2) In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with subsection 62(1), the application must contain the information set out in item 2 of Schedule 6 in addition to that referred to in subsection (1).

### Additional Information — section 63

(3) In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 63, the application must contain the information set out in item 3 of Schedule 6 in addition to that referred to in subsection (1).

### Information to be provided — LNG, CNG and LPG

**69** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 64, the application referred to in section 66 must contain the information set out in item 4 of Schedule 6.

### Information to be provided — electricity

**70** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 65, the application referred to in

### Approbation

(3) Le ministre approuve la filière de production s'il est convaincu qu'elle est fondée sur les éléments suivants :

- a) un plan de collecte de données vérifiables et de résultats vérifiables;
- b) des calculs ne comportant pas d'erreur évidente;
- c) des processus unitaires, des paramètres de modélisation, des ensembles de données de référence et une méthode, appropriés pour cette filière;
- d) une méthode conforme à la norme ISO 14040, à la norme ISO 14044 et à la méthode du modèle ACV des combustibles.

### Identifiant alphanumérique unique

(4) Dès qu'il approuve la filière de production, le ministre lui assigne un identifiant alphanumérique unique.

### Renseignements à fournir — combustibles à faible intensité en carbone

**68 (1)** Dans le cas où elle concerne des combustibles à faible intensité en carbone, la demande visée à l'article 66 comporte les renseignements prévus à l'article 1 de l'annexe 6.

### Renseignements supplémentaires — paragraphe 62(1)

(2) Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément au paragraphe 62(1), la demande comporte les renseignements prévus à l'article 2 de l'annexe 6, en plus de ceux visés au paragraphe (1).

### Renseignements supplémentaires — article 63

(3) Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 63, la demande comporte les renseignements prévus à l'article 3 de l'annexe 6, en plus de ceux visés au paragraphe (1).

### Renseignements à fournir — GPL, GNC et GNL

**69** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 64, la demande visée à l'article 66 comporte les renseignements prévus à l'article 4 de l'annexe 6.

### Renseignements à fournir — électricité

**70** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 65, la demande visée à l'article 66

section 66 must contain the information set out in item 5 of Schedule 6.

### Approval

**71 (1)** The Minister must approve the carbon intensity referred to in the application made under section 66 if the Minister is satisfied that the carbon intensity is based on

- (a) data and results that are verifiable;
- (b) calculations that contain no obvious errors;
- (c) unit processes, modelling parameters, background data sets and a methodology that are appropriate for that determination and do not result in an underestimation of that determination;
- (d) for a determination made under section 63, a methodology that is consistent with ISO Standard 14040, ISO Standard 14044 and the Fuel LCA Model Methodology; and
- (e) an unmodified opinion issued in accordance with paragraph 146(a) or a modified opinion issued in accordance with paragraph 146(b) with respect to an application referred to in section 114 or 116, as the case may be.

### Unique alphanumeric identifier

**(2)** On approval of a carbon intensity, the Minister must round it to the nearest whole number and assign a unique alphanumeric identifier to it.

### End of validity — low carbon intensity fuel

**72 (1)** The approved carbon intensity of a low carbon intensity fuel is no longer valid if there is a change in the extraction or cultivation of feedstock or in the production processes for the fuel that is not consistent with the emission factors, input data, background data sets and a methodology used for that determination and would likely result

- (a) for a determination made in accordance with section 62, in the production processes for the fuel being different than those used to determine the approved carbon intensity of the fuel; and
- (b) for a determination made in accordance with section 63, in the actual carbon intensity of the fuel being at least 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ greater than the approved carbon intensity of the fuel.

comporte les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 6.

### Approbation

**71 (1)** Le ministre approuve l'intensité en carbone faisant l'objet de la demande visée à l'article 66 s'il est convaincu que cette intensité en carbone est fondée sur les éléments suivants :

- a) des données vérifiables et des résultats vérifiables;
- b) des calculs ne comportant pas d'erreur évidente;
- c) des processus unitaires, des paramètres de modélisation, des ensembles de données de référence et une méthode, qui sont appropriés pour cette détermination et n'ont pas pour résultat de sous-estimer l'intensité en carbone;
- d) dans le cas de la détermination effectuée conformément à l'article 63, une méthode conforme à la norme ISO 14040, à la norme ISO 14044 et à la méthode du modèle ACV des combustibles;
- e) un avis favorable rendu conformément à l'alinéa 146a) ou un avis modifié rendu conformément à l'alinéa 146b), relativement à une demande visée à l'article 114 ou 116, selon le cas.

### Identifiant alphanumérique unique

**(2)** Dès qu'il approuve l'intensité en carbone, le ministre l'arrondit au nombre entier le plus proche et lui assigne un identifiant alphanumérique unique.

### Fin de validité — combustible à faible intensité en carbone

**72 (1)** L'intensité en carbone approuvée pour un combustible à faible intensité en carbone cesse d'être valide si un changement est apporté aux procédés d'extraction ou de culture des charges d'alimentation ou aux procédés de production du combustible, si ce changement n'est pas conforme aux données, aux facteurs d'émissions, aux ensembles de données de référence et à la méthode qui ont été utilisés pour la détermination de l'intensité en carbone et si ce changement aurait probablement pour résultat :

- a) des procédés de production du combustible différents de ceux utilisés pour déterminer l'intensité en carbone approuvée, dans le cas de la détermination effectuée conformément à l'article 62;
- b) une intensité en carbone réelle du combustible supérieure à celle qui a été approuvée d'au moins 0,5 gCO<sub>2</sub>e/MJ, dans le cas de la détermination effectuée conformément à l'article 63.

**Failure to submit records**

**(2)** The approved carbon intensity of a low carbon intensity fuel is no longer valid if the registered creator or foreign supplier referred to in subsection 66(1) does not comply with section 161.

**End of validity — LNG, CNG and LPG**

**(3)** The approved carbon intensity of liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas that was determined in accordance with section 64 is no longer valid if there is a change in the compression or liquefaction process for the fuel that is not consistent with the emission factors, input data, background data sets and a methodology used for that determination and would likely result in the actual carbon intensity of the fuel being at least 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ greater than the approved carbon intensity of the fuel.

**End of validity — electricity**

**(4)** The approved carbon intensity of electricity is no longer valid if there is a change in the source and quantity of electrical energy supplied to electric vehicles that would likely result in the actual carbon intensity of the electricity being at least 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ greater than the approved carbon intensity of the electricity as determined in accordance with section 65.

**Default determination if no approved determination**

**73** In the absence of a valid approved carbon intensity of a low carbon intensity fuel, the registered creator or foreign supplier referred to in subsection 66(1) must, under section 66, apply to the Minister for approval of the carbon intensity of the fuel before credits can be created by importing or producing that fuel.

**Reapplication**

**74** A registered creator or foreign supplier may reapply under section 66 for approval of a carbon intensity of a fuel or electricity if they have determined, under section 63, 64 or 65, as the case may be, that the actual carbon intensity of the fuel or electricity is lower than the approved carbon intensity by an amount that is at least the greater of 1 g/MJ and 5% of that approved carbon intensity.

**Adjustment credits — low carbon intensity fuel**

**75** In the first report that a registered creator makes under section 103 or 104 after the day on which the Minister approves, in accordance with section 71, the carbon intensity of a fuel that was determined under section 63, the registered creator may request that compliance credits

**Défaut de transmission des renseignements**

**(2)** L'intensité en carbone approuvée pour un combustible à faible intensité en carbone cesse d'être valide si le créateur enregistré ou le fournisseur étranger visé au paragraphe 66(1) ne se conforme pas aux exigences de l'article 161.

**Fin de validité — GPL, GNC et GNL**

**(3)** L'intensité en carbone approuvée pour le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel comprimé ou le gaz naturel liquéfié et déterminée conformément à l'article 64 cesse d'être valide si un changement est apporté au procédé de compression ou de liquéfaction du combustible qui n'est pas conforme aux données, aux facteurs d'émissions, aux ensembles de données de référence ou à la méthode utilisés pour la détermination de l'intensité en carbone et si ce changement aurait probablement pour résultat une intensité en carbone réelle supérieure à celle qui a été approuvée pour ce combustible d'au moins 0,5 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

**Fin de validité — électricité**

**(4)** L'intensité en carbone approuvée pour l'électricité et déterminée conformément à l'article 65 cesse d'être valide si un changement est apporté à la source et à la quantité d'énergie électrique fournie aux véhicules électriques qui aurait probablement pour résultat une intensité en carbone réelle supérieure à celle qui a été approuvée d'au moins 0,5 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

**Demande en cas d'intensité non valide**

**73** À défaut d'une intensité en carbone approuvée et valide pour un combustible à faible intensité en carbone, le créateur enregistré ou le fournisseur étranger visé au paragraphe 66(1) présente au ministre une demande d'approbation de l'intensité en carbone aux termes de l'article 66 avant la création d'unités de conformité par la production et l'importation du combustible.

**Nouvelle demande**

**74** Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger peut présenter une nouvelle demande d'approbation de l'intensité en carbone d'un combustible ou de l'électricité aux termes de l'article 66, si l'intensité en carbone réelle qu'il a déterminée conformément aux articles 63, 64 ou 65, selon le cas, est inférieure à celle qui a été approuvée et si l'écart entre les deux intensités est d'au moins 1 g/MJ ou 5 % de l'intensité en carbone approuvée, selon l'écart qui est le plus grand.

**Ajustement des unités — combustible à faible intensité en carbone**

**75** Le créateur enregistré peut, dans le premier rapport de création qu'il transmet au ministre au titre des articles 103 ou 104 après la date d'approbation par le ministre, au titre de l'article 71, de l'intensité en carbone d'un combustible déterminée conformément à l'article 63,

be created with respect to the shorter of the following periods:

- (a) the period beginning on the day that is 27 months before the day on which the application for the approval was made and ending on the day on which the Minister approved that carbon intensity,
- (b) the period beginning on the day on which any application for the approval, under subsection 66(1), of the carbon intensity of the fuel that was determined under section 62 was submitted and ending on the day on which the Minister approved the carbon intensity that was determined under section 63, and
- (c) the period beginning on the day on which any application for the provisional approval under subsection 78(1) of the carbon intensity of the fuel that was determined under section 63 was submitted and ending on the day on which the Minister approved the carbon intensity that was determined under section 63.

#### **Adjustment — CNG, LNG, LPG and electricity**

**76** In the first report that a registered creator makes under section 103 or 104 after the day on which the Minister approves, in accordance with section 71, the carbon intensity of a fuel or of electricity that was determined under section 64 or 65, respectively, the registered creator may request that compliance credits be created for the shorter of the following periods:

- (a) the period beginning on the day that is 27 months before the day on which the application for the approval was made and ending on the day on which the Minister approved that carbon intensity,
- (b) the period beginning on the day on which the registered creator first created provisional compliance credits using a carbon intensity determined in accordance with section 62 and ending on the day on which the Minister approved the carbon intensity that was determined under sections 64 or 65, and
- (c) the period beginning on the day on which any application for the provisional approval under subsection 78(1) of the carbon intensity of the fuel that was determined under section 64 or 65 was submitted and ending on the day on which the Minister approved the carbon intensity that was determined under either of those sections.

#### **Number of adjusted compliance credits**

**77 (1)** The number of compliance credits that are created by the registered creator is equal to the number of compliance credits that would have been created in the period referred to in section 75 or 76, determined using the information contained in reports that were submitted under sections 103 and 104 in respect of that period and the

demande la création d'unités de conformité pour la plus courte des périodes suivantes :

- a) la période commençant à la date qui tombe vingt-sept mois avant la date de la demande d'approbation et se terminant à la date d'approbation;
- b) la période commençant à la date à laquelle une demande d'approbation de l'intensité en carbone du combustible déterminée conformément à l'article 62 a été présentée au titre du paragraphe 66(1) et se terminant à la date d'approbation de son intensité en carbone déterminée conformément à l'article 63;
- c) la période commençant à la date à laquelle une demande d'approbation provisoire de l'intensité en carbone du combustible déterminée conformément à l'article 63 a été présentée au titre du paragraphe 78(1) et se terminant à la date d'approbation provisoire de son intensité en carbone déterminée conformément à l'article 63.

#### **Ajustement — GPL, GNC, GNL et électricité**

**76** Le créateur enregistré peut, dans le prochain rapport de création qu'il transmet au ministre au titre des articles 103 ou 104 après l'approbation au titre de l'article 71 de l'intensité en carbone d'un combustible ou de l'électricité, déterminée conformément à l'article 64 ou 65 demander la création d'unités de conformité pour la plus courte des périodes suivantes :

- a) la période commençant à la date qui tombe vingt-sept mois avant la demande d'approbation et se terminant à la date d'approbation;
- b) la période commençant à la date à laquelle le créateur enregistré a créé pour la première fois des unités de conformité provisoires en utilisant une intensité en carbone déterminée conformément à l'article 62 et se terminant à la date d'approbation de l'intensité en carbone déterminée conformément à l'article 64 ou 65;
- c) la période commençant à la date à laquelle une demande d'approbation provisoire de l'intensité en carbone du combustible déterminée conformément à l'article 64 ou 65 a été présentée au titre du paragraphe 78(1) et se terminant à la date d'approbation provisoire de son intensité en carbone déterminée conformément à l'article 64 ou 65.

#### **Nombre ajusté d'unités de conformité**

**77 (1)** Le nombre d'unités de conformité qui sont créées au titre des articles 75 ou 76, selon le cas, correspond à la différence entre d'une part, le nombre d'unités de conformité qui auraient pu être créées par le créateur enregistré au cours de la plus courte période visée à ces articles et déterminé en utilisant les renseignements fournis dans les

carbon intensity determined under section 63, 64 or 65, as the case may be, less the sum of

(a) any compliance credits that were created by the registered creator with respect to that fuel and that period and that were determined using the carbon intensity determined under section 62; and

(b) any compliance credits that were created by the registered creator with respect to that fuel and that period and that were determined using a carbon intensity that was provisionally approved in accordance with subsection 78(4).

#### **Cancellation of excess credits**

(2) If the number calculated in accordance with subsection (1) is negative, the Minister must cancel that number of compliance credits that are equivalent, within the meaning of section 156, to the compliance credits that are described in paragraph (1)(a) to (c).

#### **Provisional approval of carbon intensity**

**78 (1)** A registered creator or foreign supplier referred to in subsection 66(1) that has data on operation of a facility for a period of 3 or more consecutive months, but less than 24 consecutive months, with respect to the activities referred to in the definition *carbon intensity* may apply for provisional approval of a carbon intensity.

#### **Determination of carbon intensity**

(2) The carbon intensity is to be determined in accordance with section 63, 64 or 65, as the case may be, using the data for the period referred to in subsection (1) instead of the data with respect to 24 consecutive months that is required in those sections.

#### **Application for provisional approval**

(3) The application is made in accordance with sections 66 to 70.

#### **Provisional approval**

(4) The Minister must provisionally approve the carbon intensity referred to in the application if the Minister is satisfied that the determination of the carbon intensity of the fuel is based on the factors set out in paragraphs 71(1)(a) to (e), and must assign a unique alphanumeric identifier for the provisionally approved carbon intensity of the fuel based on that determination.

#### **Equivalent to approved carbon intensity**

(5) The carbon intensity that is provisionally approved under subsection (4) is to be treated as if it were a carbon intensity approved under section 71 until the earlier of

(a) the day that is 24 months after the day of the provisional approval, in the case that the person that applied

rapports qu'il a transmis au titre des articles 103 et 104 pour cette période et en utilisant l'intensité en carbone déterminée conformément aux articles 63, 64 ou 65, selon le cas, et d'autre part la somme des unités de conformité créées par le créateur enregistré pour le combustible en cause pendant cette période en utilisant :

a) l'intensité en carbone déterminée conformément à l'article 62;

b) l'intensité en carbone approuvée provisoirement conformément au paragraphe 78(4).

#### **Annulation des unités de conformité excédentaires**

(2) Si le nombre calculé conformément au paragraphe (1) est négatif, le ministre annule le nombre d'unités de conformité qui sont équivalentes, au sens de l'article 156, aux unités de conformité mentionnées aux alinéas (1)a) à c).

#### **Demande d'approbation provisoire**

**78 (1)** Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger mentionné au paragraphe 66(1) qui possède des données d'exploitation d'une installation pour les activités mentionnées à la définition de *intensité en carbone* au cours d'une période d'au moins trois mois consécutifs et d'au plus vingt-quatre mois consécutifs peut présenter au ministre une demande d'approbation provisoire pour une intensité en carbone.

#### **Détermination de l'intensité en carbone**

(2) L'intensité en carbone est déterminée conformément aux articles 63, 64 ou 65, selon le cas, sur la base des données de la période visée au paragraphe (1) au lieu de celles des vingt-quatre mois consécutifs qui sont requises au titre de ces articles.

#### **Présentation de la demande**

(3) La demande est présentée conformément aux articles 66 à 70.

#### **Approbation provisoire**

(4) Le ministre approuve provisoirement l'intensité en carbone visée dans la demande s'il est convaincu que sa détermination est fondée sur les critères prévus aux alinéas 71(1)a) à e) et assigne un identifiant alphanumérique unique à l'intensité en carbone provisoirement approuvée.

#### **Intensité en carbone considérée approuvée**

(5) L'intensité en carbone provisoirement approuvée au titre du paragraphe (4) est considérée comme étant approuvée au titre de l'article 71 jusqu'à la première des éventualités suivantes à survenir :

a) le jour qui tombe vingt-quatre mois après la date d'approbation provisoire, dans le cas où le créateur

for the provisional approval of the carbon intensity has not applied for the approval of that carbon intensity under section 66(1), or

**(b)** the day on which the Minister approves the carbon intensity of the fuel in accordance with section 71, in any other case.

#### Period of validity

**(6)** The provisionally approved carbon intensity ceases to be valid on the day referred to in paragraph (5)(a) or (b) or at any earlier time at which there is a change in the extraction or cultivation of the feedstock or in the production processes for the fuel that is not consistent with the emission factors, input data, background data sets or methodology used for that determination, and that would likely result in the actual carbon intensity of the fuel being at least 0.5 gCO<sub>2</sub>e/MJ greater than the approved carbon intensity of the fuel.

#### Registration of foreign supplier

**79 (1)** An application referred to in section 66, 67 or 78 that is made by an unregistered foreign supplier that is not a registered creator is not eligible to be processed.

#### Method of registration

**(2)** The foreign supplier may register by sending to the Minister a registration report that contains the following information:

- (a)** their name;
- (b)** the civic address or GPS coordinates of their facility;
- (c)** their mailing address;
- (d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and
- (e)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from the authorized official.

Low Carbon Intensity Fuels

#### Liquid low carbon intensity fuel

**80 (1)** A person that produces in Canada or imports, or both produces in Canada and imports, a volume of liquid low carbon intensity fuel during a compliance period that displaces or was sold to displace what would otherwise be the use of a volume of a type of fuel in the liquid class is

enregistré ou le fournisseur étranger qui a demandé l'approbation provisoire de l'intensité en carbone au titre du paragraphe (1) n'a pas présenté une demande d'approbation au titre de l'article 66 pour cette intensité en carbone;

**b)** la date à laquelle le ministre approuve l'intensité en carbone au titre de l'article 71 pour le combustible en cause, dans tout autre cas.

#### Période de validité

**(6)** L'intensité en carbone approuvée provisoirement cesse d'être valide à la première des éventualités à survenir visées aux alinéas (5)a) ou b) ou à la date antérieure à laquelle un changement est apporté aux procédés d'extraction ou de culture des charges d'alimentation ou aux procédés de production du combustible qui n'est pas conforme aux données, aux facteurs d'émissions, aux ensembles de données de référence ou à la méthode utilisés pour la détermination de l'intensité en carbone et qui aurait probablement pour résultat une intensité en carbone réelle supérieure à celle qui a été approuvée d'au moins 0,5 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

#### Irrecevabilité de la demande

**79 (1)** La demande prévue aux articles 66, 67 ou 78 est irrecevable si elle est présentée par le fournisseur étranger non enregistré qui n'est pas un créateur enregistré.

#### Rapport d'enregistrement

**(2)** Le fournisseur étranger peut s'enregistrer en transmettant au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements suivants :

- a)** son nom;
- b)** l'adresse municipale ou les coordonnées GPS de son installation;
- c)** son adresse postale;
- d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
- e)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

Combustibles à faible intensité en carbone

#### Combustibles liquides à faible intensité en carbone

**80 (1)** La personne qui, au cours d'une période de conformité, produit au Canada ou importe, ou à la fois produit au Canada et importe, un volume de combustible liquide à faible intensité en carbone qui se substitue ou a été vendu pour se substituer à un volume de tout type de

eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for the compliance period.

### Number of compliance credits

(2) The number of compliance credits that the person may create for a compliance period is determined by the formula

$$CI_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

- CI<sub>diff</sub>** is the difference between the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 of Schedule 1 and the carbon intensity of the low carbon intensity fuel as approved under subsection 71(1);
- Q** is, subject to subsection 32(1), the quantity of that low carbon intensity fuel produced in Canada or imported by the person during the period for use as a fuel in Canada, expressed as a volume in cubic metres; and
- D** is the energy density of that low carbon intensity fuel, as set out in Schedule 2.

### Gaseous low carbon intensity fuel

**81 (1)** A person that produces in Canada or imports, or both produces in Canada and imports, a volume of biogas, renewable natural gas, renewable propane or hydrogen during a compliance period that displaces or was sold to displace what would otherwise be the use of a volume of a type of fuel in the gaseous class is eligible to create compliance credits in respect of the gaseous class for the compliance period.

### Excluded gases

(2) Compliance credits are not created under subsection (1) for producing or importing

- (a) biogas that is converted into renewable natural gas; or
- (b) renewable propane, renewable natural gas and hydrogen for which credits were created under section 86 or 88.

### Exception — producing electricity with biogas

(3) Biogas that is used in equipment that produces electricity cannot be used to create credits under subsection (1)

combustibles de la catégorie des combustibles liquides peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides pour cette période de conformité.

### Nombre d'unités de conformité

(2) Le nombre d'unités de conformité que la personne peut créer pour une période de conformité donnée est déterminé selon la formule suivante :

$$IC_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

- IC<sub>diff</sub>** représente la différence entre, d'une part, l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité, prévue à l'article 1 de l'annexe 1, et d'autre part, l'intensité en carbone du combustible à faible intensité en carbone en cause, approuvée au titre du paragraphe 71(1);
- Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité du combustible à faible intensité en carbone en cause produit au Canada ou importé par la personne au cours de la période de conformité, pour une utilisation comme combustible au Canada, exprimée comme un volume en mètres cubes);
- D** la densité énergétique du combustible à faible intensité en carbone prévue à l'annexe 2.

### Combustibles gazeux à faible intensité en carbone

**81 (1)** La personne qui, au cours d'une période de conformité donnée, produit au Canada ou importe, ou à la fois produit au Canada et importe, un volume de biogaz, de gaz naturel renouvelable, de propane renouvelable ou d'hydrogène qui se substitue ou a été vendu pour se substituer à l'utilisation d'un volume de tout type de combustibles de la catégorie des combustibles gazeux peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles gazeux pour cette période de conformité.

### Gaz exclus

(2) Aucune unité de conformité n'est créée au titre du paragraphe (1) pour la production ou l'importation des combustibles suivants :

- a) le biogaz converti en gaz naturel renouvelable;
- b) le gaz naturel renouvelable, le propane renouvelable ou l'hydrogène pour lesquels des unités de conformité ont été créées au titre des articles 86 ou 88.

### Exception — biogaz utilisé pour produire de l'électricité

(3) Aucune unité de conformité ne peut être créée au titre du paragraphe (1) dans le cas de biogaz utilisé dans un



if the amount determined by the following formula with respect to that equipment is less than 0.7:

$$(E + H)/(Q \times D)$$

where

- E** is the electrical energy produced by the equipment, expressed in megajoules;
- H** is the heat energy that is produced by the equipment and used, expressed in megajoules;
- Q** is, subject to subsection 32(1), the quantity of that biogas used in the equipment, expressed as a volume in cubic metres; and
- D** is the energy density of that biogas as set out in Schedule 2.

#### Number of compliance credits

(4) The number of compliance credits that the person may create for a compliance period and a given fuel is determined by the formula

$$C_{\text{diff}} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

$C_{\text{diff}}$  is the difference between

- (a) in the case of biogas, renewable natural gas or hydrogen, the reference carbon intensity of biogas, renewable natural gas and hydrogen as set out in item 2 of Schedule 1 and the carbon intensity of the biogas, renewable natural gas or hydrogen, as the case may be, as approved under subsection 71(1); and
- (b) in the case of renewable propane, the reference carbon intensity of renewable propane as set out in item 3 of Schedule 1 and the carbon intensity of the renewable propane, as approved under subsection 71(1);
- Q** is, subject to section 32, the quantity of that biogas — other than biogas referred to in paragraph (2)(a) or subsection (3) — or renewable natural gas, renewable propane or hydrogen — other than the renewable natural gas, renewable propane or hydrogen referred to in paragraph (2)(b) — that was produced in Canada or imported by the person during the period for use as a fuel in Canada, expressed as a volume in cubic metres, in the case of biogas, renewable natural gas or renewable propane, and in kilograms, in the case of hydrogen; and
- D** is the energy density of that biogas, renewable natural gas, renewable propane or hydrogen, as set out in Schedule 2.

équipement de production d'électricité si le résultat de la formule ci-après est inférieur à 0,7 :

$$(E + C)/(Q \times D)$$

où :

- E** représente l'énergie électrique produite par l'équipement, exprimée en mégajoules;
- C** l'énergie thermique produite et utilisée par l'équipement, exprimée en mégajoules;
- Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité de biogaz utilisée par l'équipement, exprimée comme un volume en mètres cubes;
- D** la densité énergétique du biogaz, prévue à l'annexe 2.

#### Nombre d'unités de conformité

(4) Le nombre d'unités de conformité que la personne peut créer pour une période de conformité et pour un combustible donné est déterminé selon la formule suivante :

$$I_{\text{diff}} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

$I_{\text{diff}}$  représente :

- a) dans le cas du biogaz, du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène, la différence entre d'une part, l'intensité en carbone de référence du biogaz, du gaz naturel renouvelable et de l'hydrogène prévue à l'article 2 de l'annexe 1, et d'autre part, l'intensité en carbone du biogaz, du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène, selon le cas, approuvée conformément au paragraphe 71(1);
- b) dans le cas du propane renouvelable, la différence entre d'une part, l'intensité en carbone de référence du propane renouvelable prévue à l'article 3 de l'annexe 1, et d'autre part, l'intensité en carbone du propane renouvelable approuvée conformément au paragraphe 71(1);
- Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité du biogaz — à l'exclusion du biogaz visé à l'alinéa (2)a) et au paragraphe (3) —, ou la quantité du gaz naturel renouvelable, du propane renouvelable ou de l'hydrogène — à l'exclusion du gaz naturel renouvelable, du propane renouvelable ou de l'hydrogène visés à l'alinéa (2)b) — produit au Canada ou importé par la personne au cours de la période de conformité, pour une utilisation comme combustible au Canada, exprimée comme un volume en mètres cubes, dans le cas du biogaz, du gaz naturel renouvelable et du propane renouvelable, et en kilogrammes, dans le cas de l'hydrogène;
- D** la densité énergétique du biogaz, du gaz naturel renouvelable, du propane renouvelable ou de l'hydrogène prévue à l'annexe 2.

**Biogas used to produce electricity**

**82 (1)** A person that produces in Canada a volume of biogas that is used in equipment referred to in subsection 81(3) to produce electricity during a compliance period in a manner that displaces what would otherwise be the use of a volume of a type of fuel in the gaseous class in accordance with paragraph 19(b) or (c) is eligible to create compliance credits in respect of the gaseous class for that compliance period.

**Carbon intensity — electricity produced by biogas**

**(2)** The electricity that is produced from using biogas in that equipment has a carbon intensity determined by the following formula:

$$CI_{\text{biogas}} \times (Q \times D) / E$$

where

**$CI_{\text{biogas}}$**  is the carbon intensity of the biogas being used to produce electricity, as approved under subsection 71(1);

**Q** is, subject to subsection 32(1), the quantity of that biogas used in the equipment, expressed as a volume in cubic metres; and

**D** is the energy density of that biogas as set out in Schedule 2.

**E** is the electrical energy produced by the equipment, expressed in megajoules.

**Number of credits**

**(3)** The number of compliance credits that the person may create for a compliance period is determined by the formula

$$CI_{\text{diff}} \times E \times 10^{-6}$$

where

**$CI_{\text{diff}}$**  is the difference between the carbon intensity for that compliance period of the electricity in the province in which the equipment is located and the carbon intensity, determined in accordance with subsection (2), of electricity produced by the biogas; and

**E** is the electrical energy produced by the equipment, expressed in megajoules.

**Carbon intensity of electricity in a province**

**(4)** The carbon intensity of electricity in a province in which equipment that uses biogas to produce electricity is located is, at the election of the registered creator, the amount

**(a)** set out in item 8 of Schedule 5 for that province; or

**Biogaz utilisé pour produire de l'électricité**

**82 (1)** La personne qui produit au Canada un volume de biogaz utilisé dans un équipement visé au paragraphe 81(3) au cours d'une période de conformité, pour produire de l'électricité au Canada en substitution à l'utilisation d'un volume de tout type de combustibles de la catégorie des combustibles gazeux conformément aux alinéas 19b) ou c) peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles gazeux pour cette période de conformité.

**Intensité en carbone — électricité produite par du biogaz**

**(2)** L'intensité en carbone de l'électricité produite par du biogaz dans un équipement de production d'électricité est déterminée selon la formule suivante :

$$IC_{\text{biogaz}} \times (Q \times D) / E$$

où

**$IC_{\text{biogaz}}$**  représente l'intensité en carbone du biogaz utilisé pour produire de l'électricité, approuvée conformément au paragraphe 71(1);

**Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité de biogaz utilisé par l'équipement, exprimée comme un volume en mètres cubes;

**D** la densité énergétique du biogaz prévue à l'annexe 2;

**E** la quantité d'énergie électrique produite par l'équipement, exprimée en mégajoules.

**Nombre d'unités de conformité**

**(3)** Le nombre d'unités de conformité que peut créer la personne visée au paragraphe (1) pour une période de conformité donnée est déterminé selon la formule suivante :

$$IC_{\text{diff}} \times E \times 10^{-6}$$

où

**$IC_{\text{diff}}$**  représente la différence entre d'une part, l'intensité en carbone de l'électricité pour la période de conformité et pour la province où est situé l'équipement de production d'électricité, et d'autre part, l'intensité en carbone de l'électricité produite en utilisant du biogaz, déterminée conformément au paragraphe (2);

**E** l'énergie électrique produite par l'équipement, exprimée en mégajoules.

**Intensité en carbone de l'électricité pour une province**

**(4)** L'intensité en carbone de l'électricité pour la province où est situé l'équipement de production d'électricité utilisant du biogaz est, au choix du créateur enregistré :

**a)** soit celle prévue à l'article 8 de l'annexe 5 pour cette province;

(b) set out for that province in the Fuel LCA Model Methodology.

### Fuel produced with multiple feedstocks

**83 (1)** For the purpose of sections 80 to 82, a low carbon intensity fuel that is produced using more than one type of feedstock is treated as if it were multiple fuels, each with a volume that is equal to the proportion of the low carbon intensity fuel that is produced with each type of feedstock.

### Multiple co-products

(2) For the purpose of sections 80 to 82, a low carbon intensity fuel whose production results in more than one co-product is, if an application that was made in respect of each of those co-products in accordance with subsection 66(5) was approved under section 71, treated as if it were multiple fuels, each with a volume that is equal to the proportion of the low carbon intensity fuel that results in each co-product.

### Determination of proportion

(3) The proportion of the low carbon intensity fuel that is produced with each feedstock or that results in each co-product, as the case may be, must be determined in accordance with the Fuel LCA Model Methodology.

### End User Fuel Switching

#### LPG, CNG and LNG

**84 (1)** A person that is the owner or operator of a fuelling station that supplies liquefied petroleum gas, compressed natural gas, or liquefied natural gas as a fuel for a vehicle in Canada is eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for a compliance period based on the switching of fuels by the end user.

#### Compliance credits

(2) The number of compliance credits that a person that is the owner or operator of a fuelling station that supplies liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas may create is determined by the formula

$$CI_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

$CI_{diff}$  is the difference between

(a) the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 Schedule 1, and

b) soit celle prévue pour cette province par la méthode du modèle ACV des combustibles.

### Combustible produit à partir de plusieurs charges d'alimentation

**83 (1)** Pour l'application des articles 80 à 82, le combustible à faible intensité en carbone produit à partir de plusieurs types de charges d'alimentation est considéré comme plusieurs combustibles, le volume de chacun correspondant à la proportion de combustible à faible intensité en carbone produit à partir de chaque type de charges d'alimentation.

### Combustible produit avec plusieurs coproduits

(2) Pour l'application des articles 80 à 82, le combustible à faible intensité en carbone dont la production a pour résultat celle de plusieurs coproduits à l'égard desquels une demande d'approbation distincte présentée au titre du paragraphe 66(5) a été approuvée au titre de l'article 71 est considéré comme plusieurs combustibles, le volume de chacun correspondant à la portion du combustible à faible intensité en carbone dont résulte chaque coproduit.

### Détermination de la proportion

(3) La proportion de combustible à faible intensité en carbone produit à partir de chaque charge d'alimentation ou dont résulte chaque coproduit, selon le cas, est déterminée conformément à la méthode du modèle ACV des combustibles.

### Changement de combustible par l'utilisateur final

#### GPL, GNC et GNL

**84 (1)** La personne qui est le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement qui fournit du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du gaz naturel liquéfié comme combustible dans un véhicule au Canada peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides pour une période de conformité donnée suite au changement de combustible par l'utilisateur final.

#### Unités de conformité

(2) Le nombre d'unités de conformité que peut créer le propriétaire ou l'exploitant du poste de ravitaillement qui fournit du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du gaz naturel liquéfié, est déterminé selon la formule suivante :

$$IC_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

$IC_{diff}$  représente la différence entre :

a) d'une part, l'intensité en carbone de référence de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité, prévue à l'article 1 de l'annexe 1;

- (b)** the carbon intensity of liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas, determined in accordance with subsection 62(2) or, if applicable, determined in accordance with section 64 and approved in accordance with section 71;
- Q** is the difference between the quantity, expressed in cubic metres, of the liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas, as the case may be, supplied to the vehicles, as measured by a meter and
- (a)** in the case of liquefied petroleum gas, the quantity of renewable liquefied petroleum gas supplied to the vehicles, as determined from the supporting documents referred to in subsection 85(2); and
- (b)** in the case of compressed natural gas or liquefied natural gas, the total quantity of renewable natural gas and hydrogen supplied to the vehicles, as determined from the supporting documents referred to in subsection 85(2);
- D** is the energy density of the liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas, as the case may be, as set out in Schedule 2.

#### **Renewable gaseous fuels and hydrogen**

**85 (1)** A person that is the owner or operator of a fuelling station that supplies low carbon intensity fuel that is renewable liquefied petroleum gas, compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen as a fuel for a vehicle in Canada is eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for a compliance period based on the switching of fuels by the end user if they possess the required supporting documents.

#### **Supporting documents**

**(2)** The supporting documents referred to in subsection (1) must indicate the quantity of the fuel supplied during the compliance period, the person from which the fuel was purchased, the carbon intensity that is approved by the Minister under 71(1) and the unique alphanumeric identifier assigned to that carbon intensity under subsection 71(2).

#### **Compliance credits — renewable natural gas and hydrogen**

**(3)** The number of compliance credits that the owner or operator a fuelling station that supplies a low carbon intensity fuel that is compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or

**b)** d'autre part, l'intensité en carbone du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du gaz naturel liquéfié qui est soit déterminée conformément au paragraphe 62(2), soit déterminée conformément à l'article 64 et approuvée au titre de l'article 71, le cas échéant;

**Q** la différence entre d'une part, la quantité de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel comprimé ou de gaz naturel liquéfié, selon le cas, fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes et mesurée par un compteur, et d'autre part :

**a)** s'il s'agit de gaz de pétrole liquéfié, la quantité de gaz de pétrole liquéfié renouvelable fournie aux véhicules et déterminée au moyen des pièces justificatives visées au paragraphe 85(2);

**b)** s'il s'agit de gaz naturel comprimé ou de gaz naturel liquéfié, la quantité de gaz naturel renouvelable et d'hydrogène fournie aux véhicules et déterminée au moyen des pièces justificatives visées au paragraphe 85(2);

**D** la densité énergétique du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du gaz naturel liquéfié, selon le cas, prévue à l'annexe 2.

#### **Combustibles gazeux renouvelables et hydrogène**

**85 (1)** Le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement qui fournit du combustible à faible intensité en carbone qui est du gaz de pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié comme combustible dans un véhicule au Canada peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides pour une période de conformité suite au changement de combustible par l'utilisateur final, s'il possède des pièces justificatives relatives à ces combustibles.

#### **Pièces justificatives**

**(2)** Les pièces justificatives doivent indiquer la quantité de combustible fourni au cours de la période de conformité, le nom du fournisseur de ce combustible, l'intensité en carbone approuvée par le ministre au titre du paragraphe 71(1), ainsi que l'identifiant alphanumérique unique assigné à cette intensité en carbone conformément au paragraphe 71(2).

#### **Unités de conformité — gaz naturel renouvelable et hydrogène**

**(3)** Le nombre d'unités de conformité que peut créer le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement qui fournit du combustible à faible intensité en carbone qui est du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz

liquefied hydrogen may create for a compliance period is determined by the formula

$$(CI_{diff1} + CI_{diff2}) \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

$CI_{diff1}$  is the difference between

- (a) the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 of Schedule 1, and
- (b) the carbon intensity of the compressed natural gas or liquefied natural gas, determined in accordance with subsection 62(2) or, if applicable, determined in accordance with section 64 and approved in accordance with section 71;

$CI_{diff2}$  is the difference between

- (a) the carbon intensity of natural gas determined in accordance with subsection 62(2), and
- (b) the reference carbon intensity of renewable natural gas and hydrogen as set out in item 2 of Schedule 1;

$Q$  is, subject to subsection 32(1), the quantity of renewable natural gas or hydrogen, as the case may be, supplied to the vehicles, as determined from the supporting documents referred to in subsection (2) and expressed in cubic metres;

$D$  is the energy density of the renewable natural gas or hydrogen, as the case may be, as set out in Schedule 2.

#### Compliance credits — renewable propane

(4) The number of compliance credits that the owner or operator of a fuelling station that supplies a low carbon intensity fuel that is renewable liquefied petroleum gas may create for a compliance period is determined by the formula

$$(CI_{diff1} + CI_{diff2}) \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

$CI_{diff1}$  is the difference between

- (a) the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 of Schedule 1, and
- (b) the carbon intensity of the liquefied petroleum gas, determined in accordance with subsection 62(2) or, if applicable, determined in accordance with section 64 and approved in accordance with section 71;

naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié pour une période de conformité, est déterminé selon la formule suivante :

$$(IC_{diff1} + IC_{diff2}) \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

$IC_{diff1}$  représente la différence entre :

- a) d'une part, l'intensité en carbone de référence de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité prévue à l'article 1 de l'annexe 1;
- b) d'autre part, l'intensité en carbone du gaz naturel comprimé ou du gaz naturel liquéfié qui est soit déterminée conformément au paragraphe 62(2), soit déterminée conformément à l'article 64 et approuvée au titre de l'article 71, selon le cas;

$IC_{diff2}$  la différence entre :

- a) d'une part, l'intensité en carbone du gaz naturel, déterminée conformément au paragraphe 62(2);
- b) d'autre part, l'intensité en carbone de référence du gaz naturel renouvelable et de l'hydrogène, prévue à l'article 2 de l'annexe 1;

$Q$  sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité de gaz naturel renouvelable ou d'hydrogène, selon le cas, fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes et déterminée au moyen des pièces justificatives visées au paragraphe (2);

$D$  la densité énergétique du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène, selon le cas, prévue à l'annexe 2.

#### Unités de conformité — propane renouvelable

(4) Le nombre d'unités de conformité que peut créer le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement qui fournit du combustible à faible intensité en carbone qui est du gaz de pétrole liquéfié renouvelable pour une période de conformité, est déterminé selon la formule suivante :

$$(IC_{diff1} + IC_{diff2}) \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

$IC_{diff1}$  représente la différence entre :

- a) d'une part, l'intensité en carbone de référence de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité en cause, prévue à l'article 1 de l'annexe 1;
- b) d'autre part, l'intensité en carbone du gaz de pétrole liquéfié qui est soit déterminée conformément au paragraphe 62(2), soit déterminée conformément à l'article 64 et approuvée au titre de l'article 71, selon le cas;

**Cl<sub>diff2</sub>** is the difference between

- (a) the carbon intensity of propane determined in accordance with subsection 62(2), and
- (b) the reference carbon intensity of renewable propane as set out in item 3 of Schedule 1;

**Q** is, subject to subsection 32(1), the quantity of renewable propane supplied to the vehicles, as determined from the supporting documents referred to in subsection (2) and expressed in cubic metres;

**D** is the energy density of the renewable propane, as set out in Schedule 2.

#### Creator — producer or importer

**86 (1)** A person that produces in Canada or imports, or both produces in Canada and imports, a volume of low carbon intensity fuel that is renewable propane, renewable natural gas or hydrogen during a compliance period for the purpose of using it as a fuel for a vehicle in Canada is eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for the compliance period based on the switching of fuels by end users if they possess the required supporting documents.

#### Supporting documents

(2) The supporting documents referred to in subsection (1) must establish that the fuel was supplied to a fuelling station and indicate the volume of the fuel supplied during the compliance period and the owner or operator of the fuelling station at which the fuel was supplied.

#### Number of credits

(3) The number of compliance credits that the person may create for a compliance period and a given fuel is determined by the formula

$$Cl_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

**Cl<sub>diff</sub>** is

- (a) in the case of renewable natural gas or hydrogen, the difference between the reference carbon intensity of renewable natural gas and hydrogen as set out in item 2 of Schedule 1 and the carbon intensity of the renewable natural gas or hydrogen, as the case may be, as approved under subsection 71(1); and
- (b) in the case of renewable propane, the difference between the reference carbon intensity of renewable propane as set out in item 3 of Schedule 1 and the carbon intensity of the renewable propane, as approved under subsection 71(1);

**IC<sub>diff2</sub>** la différence entre :

- a) d'une part, l'intensité en carbone du propane déterminée conformément au paragraphe 62(2);
- b) d'autre part, l'intensité en carbone de référence du propane renouvelable prévue à l'article 3 de l'annexe 1;

**Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité de propane renouvelable fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes et déterminée au moyen des pièces justificatives visées au paragraphe (2);

**D** la densité énergétique du propane renouvelable prévue à l'annexe 2.

#### Créateur — producteur ou importateur

**86 (1)** La personne qui produit au Canada ou importe, ou à la fois produit au Canada et importe un volume de combustible à faible intensité en carbone utilisé comme combustible dans un moyen de transport au Canada qui est du propane renouvelable, du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène au cours d'une période de conformité peut créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides pour cette période de conformité suite au changement de combustible par l'utilisateur final, si elle possède des pièces justificatives relatives à ces combustibles.

#### Pièces justificatives

(2) Les pièces justificatives mentionnées au paragraphe (1) doivent démontrer que le combustible en cause a été fourni à un poste de ravitaillement et indiquer le nom de son propriétaire ou de son exploitant, ainsi que le volume fourni pendant la période de conformité.

#### Nombre d'unités de conformité

(3) Le nombre d'unités de conformité que la personne peut créer pour la période de conformité pour le combustible en cause est déterminé selon la formule suivante :

$$IC_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

**IC<sub>diff</sub>** représente :

- a) dans le cas du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène, la différence entre, d'une part, l'intensité en carbone de référence du gaz naturel renouvelable et de l'hydrogène prévue à l'article 2 de l'annexe 1, et d'autre part, l'intensité en carbone du gaz naturel renouvelable ou de l'hydrogène, selon le cas, approuvée conformément au paragraphe 71(1);
- b) dans le cas du propane renouvelable, la différence entre, d'une part, l'intensité en carbone de référence du propane renouvelable prévue à l'article 3 de l'annexe 1, et d'autre part, l'intensité en

- Q** is, subject to subsection 32(1), the quantity of the given fuel supplied to the fuelling station, as indicated in the supporting documents referred to in subsection (2) and expressed in cubic metres;
- D** is the energy density of the given fuel, as set out in Schedule 2.

### Electricity

**87 (1)** The following persons are eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for a compliance period based on the displacement as a result of end user fuel switching, during the compliance period of the use of a volume of fuel in the liquid class with the use in Canada of electricity as an energy source in a class of electric vehicle that is listed in the Fuel LCA Model Methodology:

- (a) a charging network operator; and
- (b) a charging site host.

### Number of compliance credits

**(2)** A person referred to in subsection (1) may create the number of compliance credits for a compliance period by supplying electricity of a given carbon intensity that is determined by the formula

$$F \times CI_{\text{diff}} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

where

**F** is

- (a) in the case of electricity supplied by a charging site host or by a charging station in a public location, 1,
- (b) in the case of electricity that is supplied by a charging station that is installed in a residence no later than December 31, 2030
  - (i) 1 if the compliance period begins no later than January 1, 2035, and
  - (ii) 0 if the compliance period begins after January 1, 2035, and
- (c) in the case of electricity that is supplied by a charging station that is installed in a residence later than December 31, 2030, 0;

**CI<sub>diff</sub>** is the difference between the liquid class reference carbon intensity as set out in item 1 of Schedule 1, as adjusted by the energy efficiency ratio of the electric vehicles in question, and the carbon intensity of the

carbone du propane renouvelable approuvée par le ministre conformément au paragraphe 71(1);

- Q** sous réserve du paragraphe 32(1), la quantité du combustible en cause fournie au propriétaire ou à l'exploitant du poste de ravitaillement, exprimée en mètres cubes et déterminée au moyen des pièces justificatives visées au paragraphe (2);
- D** la densité énergétique du combustible en cause prévue à l'annexe 2.

### Électricité

**87 (1)** Les personnes ci-après peuvent, pour une période de conformité, créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides en raison de la substitution, suite au changement de combustible par l'utilisateur final au cours de la période de conformité, de l'utilisation au Canada d'électricité comme source d'énergie dans un véhicule électrique mentionné dans la méthode du modèle ACV des combustibles, à l'utilisation d'un volume de combustible de la catégorie des combustibles liquides :

- a) les exploitants d'un réseau de recharge;
- b) les hôtes d'un site de recharge.

### Nombre d'unités de conformité

**(2)** Le nombre d'unités de conformité que peuvent créer les personnes visées au paragraphe (1), pour la période de conformité, pour la fourniture d'électricité d'une intensité en carbone donnée est déterminé selon la formule suivante :

$$F \times IC_{\text{diff}} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

où

**F** représente :

- a) pour l'électricité fournie par l'hôte d'un site de recharge ou par une borne de recharge située dans un lieu public, 1;
- b) pour l'électricité fournie par une borne de recharge qui est installée dans une résidence au plus tard le 31 décembre 2030 :
  - (i) 1, si la période de conformité commence au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2035,
  - (ii) 0, si la période de conformité commence après le 1<sup>er</sup> janvier 2035;
- c) pour l'électricité fournie par une borne de recharge qui est installée dans une résidence après le 31 décembre 2030, 0;

**IC<sub>diff</sub>** la différence entre, d'une part, l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides prévue à l'article 1 de l'annexe 1, après ajustement au moyen du rapport d'efficacité énergétique

electricity used by those vehicles, determined by the formula

$$(R_{ee} \times CI_{ref}) - CI_e$$

where

- R<sub>ee</sub>** is, at the election of the registered creator, 3 or the energy efficiency ratio for the class of the electric vehicles set out in the Fuel LCA Model Methodology,
- CI<sub>ref</sub>** is the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 of Schedule 1 for that compliance period, and
- CI<sub>e</sub>** is carbon intensity of the electricity, as approved under subsection 71(1) or determined in accordance with subsection 62(3), as the case may be, used to propel the electric vehicles in question;
- Q** is the quantity of electrical energy of a given carbon intensity supplied to the electric vehicles or measured
- (a)** in the case of a charging network operator, by charging stations that are used to charge those electric vehicles in residential or public locations, expressed in kilowatt-hours, and
- (b)** in the case of a charging site host, by charging stations, other than those in residences or that are primarily intended for the use of the general public, that are used to charge those electric vehicles, expressed in kilowatt-hours; and
- D** is 3.6 megajoules per kilowatt-hour.

### Hydrogen

**88 (1)** A person that is the owner or operator of a hydrogen fuelling station is eligible to create compliance credits in respect of the liquid class for a compliance period based on the displacement as a result of end user fuel switching during that compliance period, of the use of a volume of fuel in the liquid class by the use in Canada of hydrogen as an energy source in a class of hydrogen fuel cell vehicle that is listed in the Fuel LCA Model Methodology.

### Number of compliance credits

**(2)** A person referred to in subsection (1) may create the number of compliance credits for a compliance period by supplying hydrogen of a given carbon intensity that is determined by the formula

$$CI_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$

des véhicules électriques, et d'autre part, l'intensité en carbone de l'électricité utilisé par ces véhicules et déterminée selon la formule suivante :

$$(R_{ee} \times IC_{ref}) - IC_e$$

où :

- R<sub>ee</sub>** représente, au choix du créateur enregistré, 3 ou le rapport d'efficacité énergétique pour la catégorie des véhicules électriques prévu par la méthode du modèle ACV des combustibles;
- IC<sub>ref</sub>** l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides prévue à l'article 1 de l'annexe 1 pour la période de conformité;
- IC<sub>e</sub>** l'intensité en carbone de l'électricité utilisée comme source d'énergie dans les véhicules électriques, approuvée conformément au paragraphe 71(1) ou déterminée conformément au paragraphe 62(3), selon le cas;
- Q** la quantité d'énergie électrique d'une intensité en carbone donnée qui est fournie aux véhicules électriques et qui est :
- a)** dans le cas de la quantité fournie par les exploitants d'un réseau de recharge, mesurée par les bornes de recharge utilisées pour recharger les véhicules électriques dans les résidences ou dans les lieux publics et exprimée en kilowattheures;
- b)** dans le cas de la quantité fournie par les hôtes d'un site de recharge, mesurée par les bornes de recharge utilisées pour recharger les véhicules électriques principalement dans des lieux autres que les résidences ou les lieux publics et exprimée en kilowattheures;
- D** 3,6 mégajoules par kilowattheure.

### Hydrogène

**88 (1)** Les propriétaires ou exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène peuvent, pour une période de conformité, créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides en raison de la substitution, suite au changement de combustible par l'utilisateur final au cours de la période de conformité, de l'utilisation au Canada d'hydrogène comme source d'énergie dans un véhicule à hydrogène mentionné dans la méthode du modèle ACV des combustibles, à l'utilisation d'un volume de combustible de la catégorie des combustibles liquides.

### Nombre d'unités de conformité

**(2)** Le nombre d'unités de conformité que peuvent créer les personnes visées au paragraphe (1) au cours de la période de conformité pour la fourniture d'hydrogène d'une intensité en carbone donnée est déterminé selon la formule suivante :

$$IC_{diff} \times (Q \times D) \times 10^{-6}$$



where

$CI_{diff}$  is the difference between the liquid class reference carbon intensity as set out in item 1 of Schedule 1, as adjusted by the energy efficiency ratio of the hydrogen fuel cell vehicles in question, and the carbon intensity of the hydrogen used by those vehicles, determined by the formula

$$(R_{ee} \times CI_{ref}) - CI_h$$

where

- $R_{ee}$  is, at the election of the registered creator, 1.5 or the energy efficiency ratio for the class of the hydrogen fuel cell vehicles set out in the Fuel LCA Model Methodology,
- $CI_{ref}$  is the liquid class reference carbon intensity for the compliance period as set out in item 1 of Schedule 1 for that compliance period, and
- $CI_h$  is the carbon intensity of the hydrogen, as approved under subsection 71(1) or determined in accordance with subsection 62(2), as the case may be, used to propel the hydrogen fuel cell vehicles in question;
- $Q$  is the quantity of hydrogen of the given carbon intensity supplied to the hydrogen fuel cell vehicles in question, as measured by hydrogen fuel dispensers, expressed in kilograms;
- $D$  is the energy density of hydrogen, as set out in Schedule 2.

#### Use of revenue — electric vehicles

**89 (1)** A charging network operator referred to in paragraph 87(1)(a) is not eligible to create compliance credits during a given compliance period unless all of the revenue they received from the transfer of any such compliance credits that were created during all previous compliance periods was used within the period set out in subsection (3) to support the following activities:

- (a) expanding electric vehicle charging infrastructure, including charging stations and electricity distribution infrastructure that supports electric vehicle charging, in a residence or in areas that are open to the public; and
- (b) reducing the cost of electric vehicle ownership through financial incentives to purchase or operate an electric vehicle.

#### Allocation as between activities

(2) The charging network operator may, at their discretion, allocate the use of those revenues as between those activities.

où

$IC_{diff}$  représente la différence entre, d'une part, l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides prévue à l'article 1 de l'annexe 1, après ajustement au moyen du rapport d'efficacité énergétique des véhicules à hydrogène en cause, et d'autre part, l'intensité en carbone de l'hydrogène utilisé par ces véhicules et déterminée selon la formule suivante :

$$(R_{ee} \times IC_{ref}) - IC_h$$

où :

- $R_{ee}$  représente, au choix du créateur enregistré, 1,5 ou le rapport d'efficacité énergétique pour la catégorie des véhicules à hydrogène prévu par la méthode du modèle ACV des combustibles;
- $IC_{ref}$  l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides prévue à l'article 1 de l'annexe 1 pour la période de conformité;
- $IC_h$  l'intensité en carbone de l'hydrogène utilisé comme source d'énergie dans les véhicules à hydrogène, approuvée au titre du paragraphe 71(1) ou déterminée conformément au paragraphe 62(2), selon le cas;
- $Q$  la quantité d'hydrogène d'une intensité en carbone donnée qui est fournie aux véhicules à hydrogène et qui est mesurée par les distributeurs d'hydrogène et exprimée en kilogrammes;
- $D$  la densité énergétique de l'hydrogène prévue à l'annexe 2.

#### Utilisation des revenus — véhicules électriques

**89 (1)** Les exploitants d'un réseau de recharge visés à l'alinéa 87(1)a) ne peuvent créer des unités de conformité au cours d'une période de conformité donnée que si tous les revenus qu'ils tirent des cessions d'unités de conformité au cours de toutes les périodes de conformité antérieures ont été utilisés au soutien des activités ci-après dans le délai prévu au paragraphe (3) :

- a) l'expansion des infrastructures de recharge des véhicules électriques — notamment les bornes de recharge et les infrastructures de distribution d'électricité permettant la recharge de véhicules électriques — dans les résidences ou les lieux publics;
- b) la réduction des coûts de propriété des véhicules électriques par des incitatifs financiers à l'achat ou à l'utilisation de tels véhicules;

#### Affectation aux activités

(2) Les exploitants de réseaux de recharge peuvent, à leur discrétion, affecter les revenus au soutien de l'une ou l'autre de ces activités.

**Period for use**

**(3)** The revenues received from the transfer of a compliance credit must be used no later than the second anniversary of the end of the compliance period during which the charging network operator transferred the compliance credit.

**Cancellation of credits**

**(4)** The Minister must cancel an equivalent number of compliance credits to the number of compliance credits that were transferred if the revenue from that transfer was not used in accordance with subsection (1) within the period set out in subsection (3).

## Trading System

### Transfers in trade

**Eligibility to transfer credits**

**90 (1)** Only a participant may transfer a compliance credit, and the transfer must be to another participant.

**Form submitted by transferor**

**(2)** To transfer a compliance credit, the transferor must submit a form to the Minister that is signed by an authorized official that contains

- (a)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of the transferor;
- (b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official;
- (c)** the name, either civic address or GPS coordinates, mailing address, telephone number and, if any, email address and fax number of the transferee; and
- (d)** the following information with respect to the compliance credits that are to be transferred:
  - (i)** the number of those compliance credits,
  - (ii)** whether the account that contains the compliance credits was opened under paragraph 26(a), (b) or (c),
  - (iii)** the year in which the compliance credits were created,
  - (iv)** the price per compliance credit, if any, paid for the compliance credits to the transferor by the transferee, and
  - (v)** if the compliance credits were created in accordance with paragraph 18(1)(b) or (c), the type of low carbon intensity fuel that was produced in Canada or imported and the volume of that fuel that was used to create those compliance credits.

**Période d'utilisation**

**(3)** Les revenus tirés des cessions des unités de conformité sont utilisés au plus tard au deuxième anniversaire de la fin de la période de conformité au cours de laquelle l'exploitant les a cédées.

**Annulation des unités**

**(4)** Le ministre annule un nombre d'unités de conformité équivalent à celles qui ont été cédées si les revenus tirés des cessions n'ont pas été utilisés conformément au paragraphe (1) dans le délai prévu au paragraphe (3).

## Mécanisme de cession des unités de conformité

### Cession

**Admissibilité à céder**

**90 (1)** Seul un participant peut céder des unités de conformité, et ce, uniquement à un autre participant.

**Formulaire de cessions**

**(2)** Le cédant procède à la cession en transmettant au ministre un formulaire de cession signé par son agent autorisé et comportant les renseignements suivants :

- a)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale du cédant;
- b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'agent autorisé du cédant;
- c)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS, adresse postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du cessionnaire;
- d)** les renseignements ci-après à l'égard des unités de conformité cédées :
  - (i)** leur nombre,
  - (ii)** une mention précisant si le compte des unités de conformité du cédant dans lequel elles sont inscrites a été ouvert au titre de l'alinéa 26a), b) ou c),
  - (iii)** l'année de leur création,
  - (iv)** le prix payé au cédant par le cessionnaire pour chaque unité de conformité cédée, le cas échéant,
  - (v)** pour les unités de conformité créées conformément aux alinéas 18(1)b) ou c), le type de combustible à faible intensité en carbone importé ou produit au Canada, ainsi que le volume de ce combustible qui a été utilisé pour la création des unités de conformité cédées.

**Confirmation by transferee**

**(3)** The authorized representative of the transferee must review the information submitted in accordance with subsection (2) and sign the form to confirm that the information is accurate and that the transferee approves of the transfer.

**Transfer of credits**

**(4)** After the Minister receives the form signed by both authorized representatives, the compliance credits that are described in the form are transferred from the transferor's account and deposited into the account of the transferee.

**Type of account**

**(5)** For the purpose of subsection (4), a compliance credit that is transferred from an account of the transferor that is opened under paragraph 26(a), (b) or (c) is deposited into the account of the transferee that is opened under the same paragraph.

**Registered creator is participant**

**91 (1)** A registered creator that is not a primary supplier is a participant in the compliance credit trading system as of the first day on which the person creates a provisional compliance credit.

**End of participation**

**(2)** A registered creator may end their participation in the trading system if they

- (a)** send to the Minister a notice that states that they will end their participation as of a specified date;
- (b)** submit any report or send any notice that is required by these Regulations; and
- (c)** request that the Minister cancel, as of that specified date, all their compliance credits.

**Effective end of participation**

**(3)** A registered creator's participation in the program is ended and their compliance credits in their accounts opened under section 26 are cancelled on the date referred to in subsection (2) if the Minister receives, before that date, a verification report and an opinion issued in accordance with paragraph 146(a) respecting the credit creation report for the compliance period during which the notice referred to in paragraph (2)(a) was sent to the Minister.

**Request to transfer upon creation**

**92 (1)** A registered creator that has created provisional compliance credits by producing in Canada or importing a quantity of low carbon intensity fuel may request that any

**Confirmation du cessionnaire**

**(3)** L'agent autorisé du cessionnaire passe en revue les renseignements contenus dans le formulaire visé au paragraphe (2) et signe le formulaire pour confirmer l'exactitude des renseignements et l'acceptation de la cession par le cessionnaire.

**Cession des unités**

**(4)** À la réception par le ministre du formulaire de cession signé par le représentant autorisé du cédant et par celui du cessionnaire, les unités de conformité mentionnées dans le formulaire sont transférées du compte du cédant et inscrites à celui du cessionnaire.

**Type de compte**

**(5)** Pour l'application du paragraphe (4), les unités de conformité retirées du compte du cédant ouvert aux termes de l'alinéa 26a), b) ou c), selon le cas, sont inscrites dans le compte du cessionnaire ouvert au titre du même alinéa.

**Créateur enregistré participant**

**91 (1)** Le créateur enregistré qui n'est pas un fournisseur principal est un participant au mécanisme de cession des unités de conformité à compter du premier jour où il crée des unités de conformité provisoires.

**Fin de la participation**

**(2)** Le créateur enregistré peut cesser de participer au mécanisme de cession des unités de conformité si, à la fois :

- a)** il transmet au ministre un avis précisant la date à laquelle il cessera de participer;
- b)** il fournit tous les rapports et avis exigés par le présent règlement;
- c)** il demande au ministre d'annuler toutes ses unités de conformité à cette date.

**Date de fin de la participation**

**(3)** La participation du créateur enregistré cesse à la date mentionnée au paragraphe (2) si, avant cette date, le ministre reçoit le rapport du vérificateur relatif au rapport de création pour la période de conformité au cours de laquelle l'avis prévu à l'alinéa (2)a) est transmis au ministre et si le rapport de création fait l'objet d'un avis favorable de la part du vérificateur conformément à l'alinéa 146a). Toutes les unités de conformité se trouvant dans les comptes du créateur enregistré ouverts au titre de l'article 26 sont annulées à compter de cette date.

**Demande de cession à la création**

**92 (1)** Le créateur enregistré d'unités de conformité provisoires correspondant à une quantité de combustible à faible intensité en carbone produite au Canada ou

of those credits be transferred in trade to another participant that purchases the fuel by providing the Minister with a form, signed by the registered creator and the transferee, that indicates their intention to have the credits immediately transferred during the compliance period and that contains the following information:

- (a) the name, address, telephone number and email address, if any, of the registered creator;
- (b) the name, address, telephone number and email address, if any, of the transferee;
- (c) the type of the low carbon intensity fuel;
- (d) the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the low carbon intensity fuel, assigned in accordance with subsection 71(2); and
- (e) the compliance period to which the request applies.

#### Immediate transfer

(2) If a registered creator makes such a request, any compliance credits that the Minister deposits in accordance with subsection 23(3) are immediately transferred from the registered creator's account and deposited into the account of the other participant that was opened under the same paragraph of section 26.

## Compliance Credit Clearance Mechanism

#### Pledging credits to mechanism

**93 (1)** A participant may, in a report submitted under subsection 108(1) or 109(1), as the case may be, pledge to offer to transfer through the compliance credit clearance mechanism any credits that

- (a) are in an account created under paragraph 26(a);
- (b) were created as provisional compliance credits no later than the last day of the compliance period; and
- (c) are not suspended under section 152.

#### Restriction on use of transfer

(2) During the period beginning on the day on which the report referred to in subsection (1) is submitted and ending on the following October 1, or, if applicable, the day on

importée peut demander que ces unités soient cédées à un autre participant qui achète le combustible, en fournissant au ministre le formulaire signé par lui et l'acquéreur et comportant leur consentement à la cession immédiate pendant la période de conformité ainsi que les renseignements suivants :

- a) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du créateur enregistré;
- b) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'acquéreur du combustible à faible intensité en carbone;
- c) le type de combustible à faible intensité en carbone;
- d) l'identifiant alphanumérique unique de l'intensité en carbone approuvée pour ce combustible assigné par le ministre au titre du paragraphe 71(2);
- e) la période de conformité pour laquelle la demande est effectuée.

#### Transfert immédiat

(2) Immédiatement après l'inscription des unités de conformité conformément au paragraphe 23(3), le ministre les retire du compte du créateur enregistré ouvert aux termes de l'alinéa 26a), b) ou c), selon le cas, et les inscrit au compte de l'autre participant ouvert au titre du même alinéa.

## Marché de compensation des unités de conformité

#### Engagement de cession sur le marché

**93 (1)** Tout participant peut, dans le rapport transmis aux termes du paragraphe 108(1) ou 109(1), s'engager à offrir en cession sur le marché de compensation des unités de conformité les unités qui remplissent les conditions suivantes :

- a) elles sont inscrites au compte du participant ouvert au titre de l'alinéa 26a);
- b) elles ont été créées comme unités de conformité provisoires au plus tard le dernier jour de la période de conformité en cause;
- c) elles n'ont pas été suspendues au titre de l'article 152.

#### Limite

(2) À compter de la date de transmission du rapport visé au paragraphe (1) et jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre qui suit ou, le cas échéant, la date à laquelle l'avis prévu au paragraphe 94(1)

which a notice is sent in accordance with subsection 94(1), a compliance credit that has been pledged cannot be transferred except through the compliance credit clearance mechanism, and cannot be used by the participant that pledged to offer to transfer it.

### **No need for clearance mechanism**

**94 (1)** If the compliance reports submitted under subsection 109(1) by primary suppliers indicate that all primary suppliers have satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period and any deferred reduction requirement, the Minister must, before the following August 1, notify each participant that pledged compliance credits under section 93 that there will be no compliance credit clearance mechanism for that compliance period.

### **No credits pledged**

**(2)** If no participant pledges, in accordance with subsection 93(1), to offer to transfer a compliance credit through the compliance credit clearance mechanism, the Minister must, before the following August 1, notify each primary supplier that has not satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period or any deferred reduction requirement that there will be no compliance credit clearance mechanism for that compliance period.

### **Notice to participants**

**(3)** If the Minister does not notify participants in accordance with subsection (1) or (2), the Minister must, before the August 1 that follows the compliance period, provide a notice to each participant that pledged compliance credits and each primary supplier that has not yet satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for that compliance period or any deferred reduction requirement that includes

- (a)** the total number of compliance credits that have been pledged in accordance with section 93 by all participants;
- (b)** the names of all participants that have pledged compliance credits in accordance with section 93;
- (c)** the total of the amount of the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period that all primary suppliers have not yet satisfied; and
- (d)** the names of all primary suppliers that have not yet satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period and that have not requested that this information be treated as confidential.

est transmis, les unités de conformité que le participant s'est engagé à offrir en cession ne peuvent pas être utilisées par celui-ci et ne peuvent être cédées que sur le marché de compensation des unités de conformité.

### **Absence de marché de compensation**

**94 (1)** Si les rapports de conformité transmis au titre du paragraphe 109(1) pour une période de conformité donnée indiquent que tous les fournisseurs principaux ont satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité et à toute partie reportée de l'exigence de réduction, le ministre avise par écrit, avant le 1<sup>er</sup> août qui suit cette période de conformité, chaque participant qui s'est engagé à offrir en cession des unités de conformité au titre de l'article 93 de l'absence de marché de compensation des unités de conformité pour cette période de conformité.

### **Absence d'engagement**

**(2)** Si aucun participant ne s'est engagé à offrir en cession des unités de conformité sur le marché de compensation des unités de conformité au titre de l'article 93, le ministre avise par écrit, avant le 1<sup>er</sup> août qui suit, chaque fournisseur principal qui n'a pas satisfait à l'exigence de réduction ou à toute partie reportée de l'exigence de réduction, de l'absence de marché de compensation des unités de conformité pour la période de conformité.

### **Avis aux participants**

**(3)** S'il ne transmet pas les avis prévus aux paragraphes (1) et (2), le ministre avise, avant le 1<sup>er</sup> août qui suit la période de conformité, chaque participant ayant pris l'engagement visé au paragraphe 93(1) et chaque fournisseur principal n'ayant pas satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité ou à toute partie reportée de l'exigence de réduction, qu'un marché de compensation des unités de conformité aura lieu pour cette période de conformité. L'avis comporte les renseignements suivants :

- a)** le nombre total d'unités de conformité qui font l'objet d'un engagement au titre du paragraphe 93(1);
- b)** le nom des participants qui ont pris l'engagement visé au paragraphe 93(1);
- c)** le montant total de l'exigence de réduction de tous les fournisseurs principaux prévue à l'article 8 que ceux-ci n'ont pas encore satisfaite pour cette période de conformité;
- d)** le nom des fournisseurs principaux qui n'ont pas satisfait en totalité à l'exigence de réduction pour cette période de conformité et qui n'ont pas demandé que ce renseignement soit considéré comme confidentiel.

### Transfer through clearance mechanism

**95 (1)** A compliance credit that is transferred in trade through the compliance credit clearance mechanism must be transferred to a primary supplier that submitted a report under subsection 109(1) for a compliance period that indicates that they have not satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for that compliance period or any deferred reduction requirement and must be transferred during the period beginning on the August 1 that follows the compliance period and ending on the following September 30.

### Maximum price

**(2)** A participant that has pledged a compliance credit must, if the compliance credit is in their account, accept an offer to acquire the compliance credit by transfer through the compliance credit clearance mechanism if the price offered for the transfer is equal to

$$\$300 \times (\text{Cpi}_A / \text{Cpi}_B)$$

where

**Cpi<sub>A</sub>** is the average Consumer Price Index for the 12 months of the compliance period to which the compliance credit clearance market relates, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*; and

**Cpi<sub>B</sub>** is the average Consumer Price Index for the 12 months of the year 2022, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*.

### Prohibition

**(3)** A participant that has pledged a compliance credit must not accept an offer to acquire the compliance credit by transfer through the compliance credit clearance mechanism if the price offered for the transfer is greater than the one set out in subsection (2).

### Credits per primary supplier

**(4)** A primary supplier may not acquire more compliance credits by transfer through the compliance credit clearance mechanism than the lesser of

- (a)** the sum of the number of compliance credits that they require in order to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period and the number of compliance credits they require in order to satisfy any deferred reduction requirement as indicated in the report they submitted under subsection 109(1), and

### Cession sur le marché de compensation

**95 (1)** Les unités de conformité cédées sur le marché de compensation des unités de conformité ne peuvent être cédées qu'à un fournisseur principal qui a transmis au ministre pour une période de conformité un rapport de conformité, prévu au paragraphe 109(1), indiquant qu'il n'a pas satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité ou à toute partie reportée de l'exigence de réduction; elles ne peuvent être cédées qu'au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> août qui suit la fin de la période de conformité et se terminant le 30 septembre suivant.

### Prix maximal

**(2)** Le participant qui s'est engagé à offrir en cession des unités de conformité accepte l'offre d'un participant de les acquérir par cession sur le marché de compensation des unités de conformité si ces unités sont toujours inscrites à son compte et si le prix offert pour la cession est égal au résultat de la formule suivante :

$$300 \$ \times (\text{lpc}_A / \text{lpc}_B)$$

où :

**lpc<sub>A</sub>** représente la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de la période de conformité pour laquelle le marché de compensation des unités de conformité a lieu, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

**lpc<sub>B</sub>** la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de l'année 2022, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*.

### Interdiction

**(3)** Le participant qui s'est engagé à offrir en cession des unités de conformité ne doit pas accepter l'offre de les acquérir par cession sur le marché de compensation des unités de conformité si le prix offert pour la cession est supérieur au résultat de la formule prévue au paragraphe (2).

### Nombre d'unités par fournisseur principal

**(4)** Un fournisseur principal ne peut pas acquérir sur le marché de compensation des unités de conformité un nombre d'unités supérieur au moindre des nombres suivants :

- a)** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité et pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction, et indiqué dans le rapport de conformité qu'il a transmis au titre du paragraphe 109(1);

**(b)** the amount that is determined by the formula

$$C \times (R_p/R_T)$$

where

**C** is the total number of compliance credits that have been pledged by all participants under section 93,

**R<sub>p</sub>** is the sum of the number of compliance credits the primary supplier requires in order to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 and the number of compliance credits that the primary supplier requires in order to satisfy their deferred reduction requirement, and

**R<sub>T</sub>** is the sum of the total number of compliance credits that all primary suppliers require in order to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 and the total number of compliance credits that all primary suppliers require in order to satisfy the deferred reduction requirement.

#### 2024 year

**(5)** During the year 2024, a compliance credit may be transferred in accordance with subsection (1) during the period beginning on August 1 and ending on the following September 30 to a primary supplier that

**(a)** submitted a report under subsection 109(1) for the compliance period that ended on December 31, 2022 that indicates that they have not satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for that compliance period; or

**(b)** submitted a report under subsection 109(1) for the compliance period that ended on December 31, 2023 that indicates that they have not satisfied the reduction requirement calculated under section 8 for that compliance period.

#### Consumer price index

**(6)** During the year 2024, the value  $Cpi_A$  referred to in subsection (2) is the average Consumer Price Index for the 12 months of the year 2023, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*.

#### Credits per primary supplier in 2024

**(7)** Despite subsection (4), a primary supplier may not acquire more compliance credits by transfer through the compliance credit clearance mechanism in the year 2024 than the lesser of

**(a)** the sum of the number of compliance credits that they require in order to satisfy the reduction

**b)** le résultat de la formule suivante :

$$U \times (R_f/R_t)$$

où :

**U** représente le nombre total d'unités de conformité faisant l'objet d'un engagement au titre de l'article 93 de la part de tous les participants;

**R<sub>f</sub>** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour permettre au fournisseur principal de satisfaire à l'exigence de réduction prévue à l'article 8 et à la partie reportée de l'exigence de réduction;

**R<sub>t</sub>** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour permettre à tous les fournisseurs principaux de satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 et à la partie reportée de l'exigence de réduction.

#### Année 2024

**(5)** Pendant l'année 2024, les unités de conformité peuvent être cédées conformément au paragraphe (1) au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> août et se terminant le 30 septembre suivant à un fournisseur principal qui remplit au moins l'une de conditions suivantes :

**a)** il a transmis au ministre un rapport de conformité, prévu au paragraphe 109(1), pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022, indiquant qu'il n'a pas satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité;

**b)** il a transmis au ministre un rapport de conformité, prévu au paragraphe 109(1), pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2023, indiquant qu'il n'a pas satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité.

#### Indice des prix à la consommation

**(6)** Pendant l'année 2024, la valeur de la variable  $Ipc_A$  dans la formule prévue au paragraphe (2) est égale à la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de l'année 2023, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*.

#### Nombre d'unités pour 2024

**(7)** Malgré le paragraphe (4), un fournisseur principal ne peut pas acquérir sur le marché de compensation des unités de conformité en 2024 un nombre d'unités supérieur au moindre des nombres suivants :

**a)** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour satisfaire à l'exigence de réduction prévue

requirement calculated under section 8 for the compliance period that ends on December 31, 2022 and the compliance period that ends on December 31, 2023 as indicated in the reports they submitted under subsection 109(1), and

**(b)** the number that is determined by the formula

$$C \times (R_p/R_T)$$

where

**C** is the total number of compliance credits that have been pledged by all participants under section 93,

**R<sub>p</sub>** is the sum of the number of compliance credits the primary supplier requires in order to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period that ends on December 31, 2022 and the compliance period that ends on December 31, 2023, and

**R<sub>T</sub>** is the sum of the total number of compliance credits that all primary suppliers require in order to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 for the compliance period that ends on December 31, 2022 and the compliance period that ends on December 31, 2023.

## Registered Emissions Reduction Funding Program

### Funding program — registration

**96 (1)** A person that administers an emissions reductions funding program to reduce the quantity of CO<sub>2</sub>e emissions may apply to the Minister to have the program registered. The application must contain the information set out in Schedule 7 and is accompanied by an attestation, signed by the authorized official of the person, that indicates that the program will distribute contributions to projects that are referred to in subsection 97(1) and make information respecting those funds publicly available on an annual basis.

### Conditions for eligibility of application

**(2)** The person that administers an emissions reduction funding program may only apply for the program to be registered if the following conditions are met:

**(a)** the person is an agent of the Crown in right of Canada or a province or is a non-profit corporation that is established by or under a law of Canada or a province; and

**(b)** the emissions reduction funding program operates in Canada.

### Registration requirements

**97 (1)** The Minister must not register the emissions reduction funding program unless the Minister is satisfied

à l'article 8 pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 et pour celle se terminant le 31 décembre 2023, et indiqué dans les rapports de conformité qu'il a transmis au titre du paragraphe 109(1);

**b)** le résultat de la formule suivante :

$$U \times (R_f/R_t)$$

où :

**U** représente le nombre total d'unités de conformité faisant l'objet d'un engagement au titre de l'article 93 de la part de tous les participants;

**R<sub>f</sub>** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour permettre au fournisseur principal de satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 et pour celle se terminant le 31 décembre 2024;

**R<sub>t</sub>** le nombre total d'unités de conformité nécessaire pour permettre à tous les fournisseurs principaux de satisfaire à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 et pour celle se terminant le 31 décembre 2024.

## Programme de financement enregistré

### Demande d'enregistrement

**96 (1)** Toute personne qui administre un programme de financement des réductions des émissions de CO<sub>2</sub>e peut demander au ministre d'enregistrer le programme. La demande d'enregistrement comporte les renseignements prévus à l'annexe 7 et est accompagnée d'une attestation, signée par l'agent autorisé de la personne, que le programme distribuera les contributions qui lui sont versées à des projets visés au paragraphe 97(1) et publiera annuellement les renseignements relatifs à ces contributions.

### Conditions de recevabilité de la demande

**(2)** La personne qui administre le programme ne peut présenter la demande que si les conditions suivantes sont remplies :

**a)** il est mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou est constitué sous forme de personne morale à but non lucratif sous le régime d'une loi du Canada ou d'une province;

**b)** le programme est administré au Canada.

### Enregistrement — exigences

**97 (1)** Le ministre enregistre le programme de financement des réductions des émissions s'il est convaincu que



that all contributions to the program will be used to fund projects that support the deployment or commercialization of technologies or processes that will reduce CO<sub>2</sub>e emissions no later than

- (a) December 31, 2030, in the case of a contribution made not later than December 31, 2025; and
- (b) the fifth anniversary of the day on which the contribution is made, in any other case.

#### **Factors**

(2) In deciding whether to register an emissions reduction funding program, the Minister must take into consideration

- (a) the emissions reduction funding program's policies, criteria or procedures for the distribution of contributions to the program, including its policy for avoiding conflicts of interest regarding that distribution; and
- (b) the quality of the emissions reduction funding program's financial and management control systems, information systems and management practices.

#### **Cancelling registration**

98 The Minister must cancel the registration of an emissions reduction funding program if the conditions set out in subsection 96(2) are no longer met or if the Minister is no longer satisfied that contributions to the program will be used in accordance with subsection 97(1).

#### **Annual audit**

99 The person that administers a registered emissions reduction funding program must, on an annual basis, hire an independent body to conduct a financial audit of the emissions reduction funding program.

#### **Publication**

100 The Minister must make a list of all registered emissions reduction funding programs available.

#### **Contribution to funding program**

101 (1) A primary supplier may create compliance credits for a compliance period by contributing to a registered emissions reduction funding program

- (a) during the period beginning on the January 1 that follows the end of the compliance period and ending on the June 30 that follows that day; or
- (b) during the period beginning on the October 1 that follows the compliance period and ending on the November 30 that follows that day.

toutes les contributions versées à celui-ci seront utilisées pour financer des projets qui appuient le déploiement ou la commercialisation de technologies ou de processus qui réduiront, au plus tard à la date suivante, les émissions de CO<sub>2</sub>e :

- a) le 31 décembre 2030, dans le cas des contributions versées au plus tard le 31 décembre 2025;
- b) le cinquième anniversaire de la date à laquelle la contribution a été versée, dans tout autre cas.

#### **Critères**

(2) Le ministre se fonde sur les éléments suivants afin de décider d'enregistrer ou non le programme :

- a) l'établissement et la publication par le programme de politiques, critères ou procédures de distribution des contributions, notamment une politique visant à éviter les conflits d'intérêts lors de la prise de décisions concernant cette distribution;
- b) la qualité des mécanismes de contrôle en matière de finances et de gestion, des systèmes d'information et des méthodes de gestion mis en œuvre par le programme.

#### **Annulation de l'enregistrement**

98 Le ministre annule l'enregistrement du programme de financement des réductions des émissions si les conditions prévues au paragraphe 96(2) ne sont plus remplies ou si le ministre n'est plus convaincu que les contributions versées au programme seront utilisées de la façon prévue au paragraphe 97(1).

#### **Audit annuel**

99 La personne qui administre le programme de financement des réductions des émissions fait effectuer chaque année un audit financier du programme par un organisme indépendant.

#### **Publication**

100 Le ministre rend disponible la liste des programmes de financement des réductions des émissions enregistrés.

#### **Contribution au programme**

101 (1) Tout fournisseur principal peut créer des unités de conformité pour une période de conformité en contribuant au cours de l'une des périodes suivantes à un programme de financement des réductions des émissions enregistré :

- a) la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier qui suit la fin de la période de conformité et se terminant le 30 juin suivant;
- b) la période commençant le 1<sup>er</sup> octobre qui suit la fin de la période de conformité et se terminant le 30 novembre suivant.

**Receipt**

(2) To create the compliance credits, the primary supplier must provide a receipt issued by the emissions reduction funding program that establishes that they made the contribution with the report they submit in accordance with section 109 or 111, as the case may be.

**Credits created**

(3) A number of compliance credits that is determined in accordance with the following formula, rounded down is deposited into the supplier's account that was opened under paragraph 26(a):

A/P

where

**A** is the amount of the primary supplier's contribution to the emissions reduction funding program; and

**P** is \$350.

**Consumer price index**

(4) On every January 1 that follows a compliance period, the amount set out in subsection (3) for P is replaced by the result of the following formula, rounded to the nearest dollar:

$$\$350 \times (\text{Cpi}_A / \text{Cpi}_B)$$

where

**Cpi<sub>A</sub>** is the average Consumer Price Index for the 12 months of the compliance period, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*; and

**Cpi<sub>B</sub>** is the average Consumer Price Index for the 12 months of the year 2022, as published by Statistics Canada under the authority of the *Statistics Act*.

**December 2022 compliance period**

(5) A primary supplier may create compliance credits for the compliance period that ends on December 31, 2022 by contributing to a registered emissions reduction funding program

(a) during the period beginning on January 1, 2024 and ending on June 30, 2024; or

(b) during the period beginning November 1, 2024 and ending on November 30, 2024.

**No subsequent transfer**

**102 (1)** A compliance credit created under subsection 18(2) cannot be transferred by the primary supplier that creates it under subsection 101(1).

**Reçu**

(2) Pour créer les unités de conformité, le fournisseur principal fournit au ministre, avec le rapport transmis au titre de l'article 109 ou 111, selon le cas, le reçu que lui a délivré le programme de financement et établissant qu'il a contribué à ce programme.

**Unités de conformité créées**

(3) Le nombre d'unités de conformité que peut créer le fournisseur principal pour une période de conformité donnée est déterminé selon la formule ci-après et est inscrit au compte du fournisseur principal ouvert au titre de l'alinéa 26a) :

C/P

où :

**C** représente le montant de la contribution du fournisseur principal au programme de financement des réductions des émissions enregistré;

**P** 350 \$.

**Indice des prix à la consommation**

(4) Le 1<sup>er</sup> janvier suivant une période de conformité, la valeur de la variable P de la formule prévue au paragraphe (3) est remplacée par le résultat de la formule suivante, arrondi au dollar près :

$$350 \$ \times (\text{lpc}_A / \text{lpc}_B)$$

où :

**lpc<sub>A</sub>** représente la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de la période de conformité, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

**lpc<sub>B</sub>** la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de l'année 2022, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*.

**Période de conformité décembre 2022**

(5) Un fournisseur principal peut, pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022, créer des unités de conformité en contribuant au cours de l'une des périodes suivantes à un programme de financement des réductions des émissions enregistré :

a) la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et se terminant le 30 juin 2024;

b) la période commençant le 1<sup>er</sup> novembre 2024 et se terminant le 30 novembre 2024.

**Incessibilité**

**102 (1)** Les unités de conformité visées au paragraphe 18(2) ne peuvent pas être cédées par le fournisseur principal qui les a créées conformément au paragraphe 101(1).

**Cancellation on December 1**

**(2)** The Minister cancels any compliance credit that was created under subsection 18(2) and that has not been used on the December 1 that follows its creation.

**Reporting****Annual credit creation report**

**103 (1)** A registered creator that creates a provisional compliance credit under paragraph 18(1)(a) or (d) or 19(a) or section 20 during a compliance period must submit to the Minister a creation report for the compliance period that is signed by an authorized official of the registered creator and includes

- (a)** the information that is set out in items 1, 2 and 8 to 14 of Schedule 8 for that compliance period; and
- (b)** their determination of the number of provisional compliance credits that they created under paragraph 18(1)(a) or (d) or 19(a) and section 20 during that compliance period.

**January 31**

**(2)** The credit creation report must be submitted on or before January 31 of the calendar year that follows the compliance period.

**January 31, 2023**

**(3)** However, the report submitted under subsection (1) for the compliance period that ends November 30, 2022 and the report submitted under that subsection for the compliance period that ends December 31, 2022 are combined into a single report that must be submitted on or before January 31, 2023.

**Quarterly credit creation reports**

**104 (1)** A registered creator that creates a provisional compliance credit under paragraph 18(1)(b) or (c) or 19(b) or (c) during a compliance period must submit a credit creation report to the Minister on or before

- (a)** April 30, if they created such a provisional compliance credit during the period that begins on January 1 and ends on March 31;
- (b)** July 31, if they created such a provisional compliance credit during the period that begins on April 1 and ends on June 30;
- (c)** October 31, if they created such a provisional compliance credit during the period that begins on July 1 and ends on September 30; and
- (d)** January 31, if they created such a provisional compliance credit during the period that begins on October 1 and ends on December 31.

**Annulation le 1<sup>er</sup> décembre**

**(2)** Le ministre annule toute unité de conformité créée au titre du paragraphe 18(2) qui n'a pas été utilisée le 1<sup>er</sup> décembre qui suit sa création.

**Rapports****Rapport annuel de création**

**103 (1)** Pour chaque période de conformité au cours de laquelle il a créé des unités de conformité conformément aux alinéas 18(1)a) ou d) ou 19a) ou à l'article 20, le créateur enregistré transmet au ministre un rapport de création d'unités de conformité signé par son représentant autorisé et comportant les renseignements suivants :

- a)** ceux qui sont prévus aux articles 1, 2 et 8 à 14 de l'annexe 8 à l'égard de cette période de conformité;
- b)** la détermination par le créateur enregistré du nombre d'unités de conformité provisoires qu'il a créées au cours de cette période de conformité conformément aux alinéas 18(1)a) ou d) ou 19b) ou c) ou à l'article 20.

**31 janvier**

**(2)** Le rapport de création d'unités de conformité est transmis au ministre au plus tard le 31 janvier de l'année civile qui suit la période de conformité pour laquelle il est transmis.

**31 janvier 2023**

**(3)** Toutefois, le rapport de création d'unités de conformité pour la période de conformité se terminant le 30 novembre 2022 et celui pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 sont combinés dans un rapport unique transmis au ministre au plus tard le 31 janvier 2023.

**Rapports trimestriels de création d'unités de conformité**

**104 (1)** Le créateur enregistré qui, au cours d'une période de conformité donnée, a créé des unités de conformité provisoires conformément aux alinéas 18(1)b) ou c) ou 19b) ou c) transmet au ministre les rapports suivants :

- a)** un rapport de création relatif aux unités de conformité provisoires qu'il a créées pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 31 mars, transmis au plus tard le 30 avril qui suit cette création;
- b)** un rapport de création relatif aux unités de conformité provisoires qu'il a créées pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> avril et se terminant le 30 juin, transmis au plus tard le 31 juillet qui suit cette création;
- c)** un rapport de création relatif aux unités de conformité provisoires qu'il a créées pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> juillet et se terminant le 30 septembre, transmis au plus tard le 31 octobre qui suit cette création;

**Content of report**

**(2)** A credit creation report referred to in subsection (1) must be signed by an authorized official of the registered creator and include, for the period to which it applies,

**(a)** the information set out in items 1 and 3 to 7 of Schedule 8; and

**(b)** the registered creator's determination of the number of provisional compliance credits that they created under paragraph 18(1)(b) or (c) or 19(b) or (c) during the period referred to in one of paragraphs (1)(a) to (d) to which the report relates.

**January 31, 2023**

**(3)** However, all reports submitted under subsection (1) for the compliance period that ends November 30, 2022 and the compliance period that ends December 31, 2022 are combined into a single report that must be submitted on or before January 31, 2023.

**Carbon intensity pathway report**

**105 (1)** A carbon intensity that was approved under subsection 71(1) ceases to be valid unless, no later than the April 30 that follows the end of each compliance period, the registered creator or the foreign supplier that applied for approval of the carbon intensity submits a carbon intensity pathway report for the compliance period.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 9 for the compliance period and be signed by an authorized official of the registered creator or foreign supplier.

**Material balance report for foreign supplier**

**106 (1)** A carbon intensity that was approved under subsection 71(1) or 78(4) as a result of an application made by a foreign supplier in respect of a gaseous or liquid low carbon intensity fuel that was produced from a quantity of an eligible feedstock referred to in paragraph 33(1)(b) or (c) ceases to be valid unless, no later than the April 30 that follows the end of each compliance period, the foreign supplier submits a material balance report for the compliance period to the Minister.

**d)** un rapport de création relatif aux unités de conformité provisoires qu'il a créées pendant la période commençant le 1<sup>er</sup> octobre et se terminant le 31 décembre, transmis au plus tard le 31 janvier qui suit cette création.

**Contenu du rapport**

**(2)** Chaque rapport de création d'unités de conformité visé au paragraphe (1) est signé par le représentant autorisé du créateur enregistré et comporte les renseignements suivants :

**a)** les renseignements prévus aux articles 1 et 3 à 7 de l'annexe 8 à l'égard de la période visée par le rapport;

**b)** la détermination par le créateur enregistré du nombre d'unités de conformité provisoires qu'il a créées conformément aux alinéas 18(1)(b) ou c) ou 19(b) ou c) au cours de la période visée par le rapport et prévue aux alinéas (1)(a) à d).

**31 janvier 2023**

**(3)** Toutefois, tous les rapports de création d'unités de conformité transmis au titre du paragraphe (1) pour la période de conformité se terminant le 30 novembre 2022 et ceux transmis pour la période de conformité se terminant le 31 décembre 2022 sont combinés dans un rapport unique transmis au ministre au plus tard le 31 janvier 2023.

**Rapport sur les filières d'intensité en carbone**

**105 (1)** L'intensité en carbone d'un combustible approuvée aux termes du paragraphe 71(1) au cours d'une période de conformité donnée cesse d'être valide si, le 30 avril qui suit cette période de conformité, le créateur enregistré ou le fournisseur étranger n'a pas transmis au ministre un rapport sur les filières d'intensité en carbone pour l'intensité en carbone approuvée.

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 9 pour la période de conformité et est signé par le représentant autorisé du créateur enregistré ou du fournisseur étranger.

**Rapport sur le bilan matières du fournisseur étranger**

**106 (1)** L'intensité en carbone approuvée au titre des paragraphes 71(1) ou 78(4) à l'égard d'un combustible de la catégorie des combustibles liquides ou gazeux produit en utilisant une charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)(b) ou c) cesse d'être valide si, le 30 avril qui suit chaque période de conformité, le fournisseur étranger n'a pas transmis au ministre un rapport sur le bilan matières pour la période de conformité.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 10 with respect to the low carbon intensity fuel for the compliance period and be signed by an authorized official of the foreign supplier.

**Copy to importer**

**(3)** The foreign supplier must provide a copy of the report to each person that imports the low carbon intensity fuel.

**Non-application**

**(4)** This section does not apply for any compliance period that ends before January 1, 2023.

**Compliance credit revenue report**

**107 (1)** A registered creator that is a charging network operator referred to in paragraph 87(1)(a) that transferred compliance credits that it created in accordance with subsection 87(2) during a given compliance period must

**(a)** submit a compliance credit revenue report with respect to revenue from the transfer of compliance credits during the given compliance period no later than the June 30 that follows the end of the given compliance period; and

**(b)** submit a compliance credit revenue report with respect to the use they made, during the given compliance period and the two following compliance periods, of revenue from that transfer of compliance credits no later than the June 30 that follows the second anniversary of the end of the given compliance period.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 11 and be signed by an authorized official of the registered creator.

**Compliance credit balance report**

**108 (1)** A registered creator that is not a primary supplier must submit a compliance credit balance report no later than the June 30 that follows the end of a compliance period.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 12 with respect to credits in the registered creator's accounts on the day on which the report is submitted and be signed by an authorized official of the registered creator.

**Non-application**

**(3)** This section does not apply for any compliance period that ends before January 1, 2023.

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 10 à l'égard du combustible à faible intensité en carbone pour la période de conformité en cause; il est signé par le représentant autorisé du fournisseur étranger.

**Copie à l'importateur**

**(3)** Le fournisseur étranger remet une copie du rapport à chaque personne qui importe le combustible à faible intensité en carbone.

**Non-application**

**(4)** Le présent article ne s'applique pas pour les périodes de conformité qui se terminent avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Rapport sur les revenus des unités de conformité**

**107 (1)** Le créateur enregistré qui est l'exploitant d'un réseau de recharge visé à l'alinéa 87(1)a) et qui, au cours d'une période de conformité donnée, a cédé des unités de conformité qu'il a créées conformément au paragraphe 87(2) transmet au ministre un rapport sur :

**a)** les revenus qu'il tire des cessions d'unités de conformité au cours de la période de conformité, au plus tard le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité donnée;

**b)** l'utilisation, au cours de la période de conformité donnée et les deux périodes de conformité suivantes, des revenus tirés des cessions visées à l'alinéa a), au plus tard le 30 juin qui suit le deuxième anniversaire de la fin de la période de conformité donnée.

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 11 et est signé par le représentant autorisé du créateur enregistré.

**Rapport sur le solde des unités de conformité**

**108 (1)** Au plus tard le 30 juin qui suit une période de conformité donnée, le créateur enregistré qui n'est pas un fournisseur principal transmet au ministre un rapport sur le solde des unités de conformité.

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 12 relativement aux unités de conformité qui sont inscrites au compte du créateur enregistré à la date de transmission du rapport et est signé par le représentant autorisé du créateur enregistré.

**Non-application**

**(3)** Le présent article ne s'applique pas pour les périodes de conformité qui se terminent avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Compliance report**

**109 (1)** A primary supplier must submit a compliance report with respect to the manner in which they will satisfy the reduction requirement calculated under section 8 and the volumetric requirements referred to in subsection 5(1) and 6(1) for a compliance period set out in column 2 to the table to subsection 4(1) no later than the June 30 that follows the end of the compliance period.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 13 for the compliance period and be signed by an authorized official of the primary supplier.

**Non-application**

**(3)** This section does not apply for the compliance period that ends November 30, 2022.

**June 30, 2024**

**(4)** The report submitted under subsection (1) for the compliance period that ends December 31, 2022 must be submitted on or before June 30, 2024.

**Fossil fuel production report**

**110 (1)** A primary supplier that produces fuel in the liquid class using a production facility in Canada during a compliance period must, for each such production facility, submit a fossil fuel production report no later than the June 30 that follows the end of a compliance period.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 14 for the compliance period and be signed by an authorized official of the primary supplier.

**Non-application**

**(3)** This section does not apply for the compliance period that ends November 30, 2022.

**June 30, 2024**

**(4)** The report submitted under subsection (1) for the compliance period that ends December 31, 2022 must be submitted on or before June 30, 2024.

**Complementary compliance report**

**111 (1)** A primary supplier that, on the June 30 that follows the end of a compliance period, has not satisfied all of their reduction requirements calculated under section 8 for the compliance period and their deferred reduction requirements must submit a complementary compliance report no later than the November 30 that follows the end of that compliance period.

**Rapport de conformité**

**109 (1)** Au plus tard le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité donnée, le fournisseur principal transmet au ministre un rapport de conformité sur la façon dont il satisfera aux exigences des paragraphes 5(1) et 6(1) et à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité visée à la colonne 2 du tableau du paragraphe 4(1).

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport contient les renseignements prévus à l'annexe 13 pour la période de conformité donnée et est signé par le représentant autorisé du fournisseur principal.

**Non-application**

**(3)** Le présent article ne s'applique pas pour la période de conformité qui se termine le 30 novembre 2022.

**30 juin 2024**

**(4)** Le rapport transmis au titre du paragraphe (1) pour la période de conformité qui se termine le 31 décembre 2022 est transmis au plus tard le 30 juin 2024.

**Rapport sur la production de combustibles fossiles**

**110 (1)** Au plus tard le 30 juin qui suit la fin d'une période de conformité, le fournisseur principal qui produit des combustibles de la catégorie des combustibles liquides dans une installation de production au Canada au cours de la période de conformité transmet au ministre un rapport sur la production de combustibles fossiles pour chaque installation de production.

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 14 et est signé par le représentant autorisé du fournisseur principal.

**Non-application**

**(3)** Le présent article ne s'applique pas pour la période de conformité qui se termine le 30 novembre 2022.

**30 juin 2024**

**(4)** Le rapport transmis au titre du paragraphe (1) pour la période de conformité qui se termine le 31 décembre 2022 est transmis au plus tard le 30 juin 2024.

**Rapport de conformité complémentaire**

**111 (1)** Le fournisseur principal qui, au 30 juin suivant la fin d'une période de conformité donnée, n'a pas satisfait à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 pour cette période de conformité ou à la partie reportée de l'exigence de réduction, transmet au ministre, au plus tard le 30 novembre qui suit la période de conformité en cause, un rapport de conformité complémentaire pour cette période.

**Content of report**

**(2)** The report must contain the information set out in Schedule 15 for the compliance period and be signed by an authorized official of the primary supplier.

**Non-application**

**(3)** This section does not apply for the compliance period that ends November 30, 2022.

**November 30, 2024**

**(4)** The report submitted under subsection (1) for the compliance period that ends December 31, 2022 must be submitted on or before November 30, 2024.

**Report respecting registered emissions reduction funding program**

**112 (1)** The person that administers a registered emissions reduction funding program must make a report with respect to the operation of the emissions reduction funding program during each compliance period publicly available.

**Date made available**

**(2)** The report for the first compliance period in which the emissions reduction funding program accepts contributions must be made publicly available no later than the first anniversary of the day on which the funding program is registered, and all reports for subsequent compliance periods must be made available no later than the anniversary of the day on which the first report was made available that follows the end of each compliance period.

**Content of report**

**(3)** The report must contain the information set out in Schedule 16.

## Validation and Verification

### Obligation to Validate or Verify

**Condition of eligibility**

**113** A report or application that is not validated or verified, as the case may be, in accordance with sections 114 to 148 is ineligible and does not satisfy any requirement of these Regulations.

**Validation of applications**

**114** A person that makes one of the following applications must have it validated by a validation body and submit the validation report with the application:

- (a)** an application referred to in section 29; and
- (b)** an application made in accordance with subsection 66(1) in respect of a carbon intensity that is determined under subsection 62(1).

**Contenu du rapport**

**(2)** Le rapport contient les renseignements prévus à l'annexe 15 pour la période de conformité en cause et est signé par le représentant autorisé du fournisseur principal.

**Non-application**

**(3)** Le présent article ne s'applique pas pour la période de conformité qui se termine le 30 novembre 2022.

**30 juin 2024**

**(4)** Le rapport transmis au titre du paragraphe (1) pour la période de conformité qui se termine le 31 décembre 2022 est transmis au plus tard le 30 novembre 2024.

**Rapport sur le programme de financement des réductions des émissions enregistré**

**112 (1)** La personne qui administre un programme de financement des réductions des émissions enregistré rend public un rapport relatif à l'administration du programme au cours de chaque période de conformité.

**Date de publication**

**(2)** Le rapport relatif à la première période de conformité au cours de laquelle le programme accepte des contributions est rendu public au plus tard au premier anniversaire de la date d'enregistrement du programme en cause et les rapports relatifs aux périodes de conformité suivantes sont rendus publics au plus tard à la date anniversaire de la première publication qui suit la fin de la période de conformité en cause.

**Contenu du rapport**

**(3)** Le rapport comporte les renseignements prévus à l'annexe 16.

## Validation et vérification

### Exigence de validation ou de vérification

**Recevabilité des rapports**

**113** Les rapports ou les demandes visés aux articles 114 à 117 ne sont recevables que s'ils font l'objet d'une validation ou d'une vérification, selon le cas, conformément à ceux des articles 114 à 148 qui s'appliquent.

**Validation — demandes**

**114** Toute personne qui présente les demandes ci-après les fait valider par un organisme de validation et les accompagne du rapport de validation établi par celui-ci :

- a)** la demande visée à l'article 29;
- b)** la demande présentée au titre du paragraphe 66(1) à l'égard d'une intensité en carbone déterminée conformément au paragraphe 62(1).

**Content of report**

**115** The validation report contains

- (a) a validation statement referred to in item 1 of Schedule 17; and
- (b) the information that is set out in items 2 to 7 of Schedule 17.

**Verification of applications**

**116** A person that makes one of the following applications must have it verified by a verification body and submit the verification report with the application:

- (a) an application made under subsection 66(1) in respect of a carbon intensity that is determined under any of sections 63 to 65; and
- (b) an application for provisional approval of a carbon intensity referred to in subsection 78(1).

**Verification of reports**

**117 (1)** A person that submits a report in accordance with one of sections 103 to 107 and 109 to 111 must have it verified by a verification body.

**Exception**

**(2)** However, a report is not required to be verified if

- (a) in the case of a report submitted in accordance with section 103, no compliance credits were created during the compliance period to which the report relates; or
- (b) in the case of a report submitted under section 107, no revenue was created from the transfer of compliance credits during the compliance period to which the report relates or the two preceding compliance periods.

**Deadline for verification**

**(3)** The person must submit the verification report to the Minister no later than

- (a) in the case of a verification of a report submitted in accordance with subsections 103(1) or 104(1), the June 30 that follows the end of the compliance period for which the report is required;
- (b) in the case of a verification of a report submitted in accordance with subsections 103(3) or 104(3), June 30, 2023;
- (c) in the case of a verification of a report submitted in accordance with section 111, the June 30 that follows the first anniversary of the end of the compliance period for which the report is required; and

**Contenu du rapport de validation**

**115** Le rapport de validation contient :

- a) l'énoncé de validation prévu à l'article 1 de l'annexe 17;
- b) les renseignements prévus aux articles 2 à 7 de l'annexe 17.

**Vérification — demandes**

**116** Toute personne qui présente les demandes ci-après les fait vérifier par un organisme de vérification et les accompagne du rapport de vérification établi par celui-ci :

- a) la demande présentée au titre du paragraphe 66(1) à l'égard d'une intensité en carbone déterminée conformément à l'un ou l'autre des articles 63 à 65;
- b) la demande d'approbation provisoire d'une intensité en carbone visée au paragraphe 78(1).

**Vérification des rapports**

**117 (1)** Toute personne qui est tenue de transmettre les rapports prévus aux articles 103 à 107 et 109 à 111 les fait vérifier par un organisme de vérification.

**Exceptions**

**(2)** Toutefois, les rapports n'ont pas à être vérifiés dans les cas suivants :

- a) s'agissant du rapport transmis au titre de l'article 103, aucune unité de conformité n'a été créée pendant la période de conformité visée par le rapport;
- b) s'agissant du rapport transmis au titre de l'article 107, aucun revenu n'est tiré des cessions d'unités de conformité au cours de la période de conformité visée par le rapport ou les deux périodes de conformité précédentes.

**Délai — transmission du rapport de vérification**

**(3)** Le rapport de vérification est transmis au ministre dans les délais suivants :

- a) s'il porte sur le rapport transmis au titre des paragraphes 103(1) ou 104(1), au plus tard le 30 juin qui suit la fin de la période de conformité pour laquelle ce dernier est exigé;
- b) s'il porte sur le rapport transmis au titre des paragraphes 103(3) ou 104(3), au plus tard le 30 juin 2023;
- c) s'il porte sur le rapport transmis au titre de l'article 111, au plus tard le 30 juin qui suit le premier anniversaire de la fin de la période de conformité pour laquelle ce dernier est exigé;



**(d)** in any other case, on the day on which the report is submitted.

### Submission of declarations

**118** A person that is having one of the following reports verified must submit copies of all declarations set out in paragraph 49(2)(a) to the verification body:

**(a)** a report referred to in section 103 or 104 that indicates that compliance credits were created in accordance with section 80, 85 or 86, as the case may be, by producing a low carbon intensity fuel in Canada after December 31, 2022; or

**(b)** a report referred to in section 106.

### Content of report

**119** The verification report contains

**(a)** a verification statement that is referred to in item 1 of Schedule 18; and

**(b)** the information that is set out in items 2 to 7 of Schedule 18.

### Maintenance of records

**120 (1)** The person that is having an application or report validated or verified must require that the validation body or verification body, as the case may be, maintain any documents related to the verification or validation for ten years after the verification or validation is completed.

### Management system and processes

**(2)** The documents related to the verification or validation include any that

**(a)** support the information contained in the application or report being validated or verified, as the case may be, and that allow that information to be recreated;

**(b)** demonstrate that the application or report being validated or verified, as the case may be, was made in compliance with these Regulations;

**(c)** contain information that relates to the functioning of and compliance with the body's management system and processes during the period during which the validation or verification, as the case may be, was being performed;

**(d)** contain information with respect to the members of the validation team or verification team that performed the activities and the role each member performed with respect to the validation or verification; or

**(e)** describe the scope of the validation or verification.

**d)** dans tout autre cas, à la date de transmission du rapport qu'il vise.

### Déclarations

**118** Toute personne qui fait vérifier les rapports ci-après transmet à l'organisme de vérification la copie des déclarations prévues à l'alinéa 49(2)a) :

**a)** le rapport visé aux articles 103 ou 104 qui indique que des unités de conformité ont été créées au titre des articles 80, 85 ou 86, selon le cas, pour la production au Canada, après le 31 décembre 2022, de combustibles à faible intensité en carbone;

**b)** le rapport visé à l'article 106.

### Contenu du rapport de vérification

**119** Le rapport de vérification contient :

**a)** l'énoncé de vérification prévu à l'article 1 de l'annexe 18;

**b)** les renseignements prévus aux articles 2 à 7 de l'annexe 18.

### Conservation des dossiers

**120 (1)** Toute personne qui fait valider ou vérifier un rapport ou une demande exige de l'organisme de validation ou de vérification, selon le cas, qu'il conserve les documents relatifs à la validation et à la vérification pendant dix ans après la fin de celles-ci.

### Système et processus de gestion

**(2)** Les documents relatifs à la validation et à la vérification comprennent :

**a)** les documents qui appuient les renseignements contenus dans les demandes ou les rapports qui ont fait l'objet de la validation ou de la vérification, selon le cas, et qui permettent de reconstituer ces renseignements;

**b)** les documents démontrant que les demandes ou les rapports qui ont fait l'objet de la validation ou de la vérification, selon le cas, sont conformes au présent règlement;

**c)** les renseignements relatifs au fonctionnement du système et des processus de gestion utilisés par l'organisme de validation ou de vérification et à la conformité à ce système et ces processus, pendant la période au cours de laquelle la validation ou la vérification, selon le cas, a eu lieu;

**d)** les documents qui contiennent les renseignements relatifs aux membres de l'équipe ayant effectué les activités de validation ou de vérification et au rôle joué par chacun d'eux dans le cadre de celles-ci;

**e)** les documents décrivant la portée de la validation ou de la vérification.

**Submission of all reports**

**121** A person that makes an application or submits a report and obtains a validation report, verification report or disclaimer with respect to that application or report must, if they obtain a subsequent validation report, verification report or disclaimer with respect to the application or report, submit all the validation reports, verification reports or disclaimers to the Minister.

**Monitoring plan**

**122 (1)** A person that makes an application or submits a report that must be validated or verified, as the case may be, must prepare a monitoring plan, keep it up to date and submit it to the body that validates or verifies the application or report, as the case may be.

**Content of plan**

**(2)** The monitoring plan must contain the information set out in Schedule 19.

## Requirements Respecting Validation Bodies and Verification Bodies

**Accredited body**

**123 (1)** The validation or verification is only to be performed by an accredited validation or verification body whose accreditation is neither suspended nor revoked.

**Project level accreditation — validation**

**(2)** The validation of an application referred to in section 29 must be conducted by a validation body that is accredited at the project level.

**Project level accreditation — verification**

**(3)** The verification of a report that is submitted under section 103 that contains information with respect to a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project referred to in subsection 28(1) must be conducted by a verification body that is accredited at the project level.

**Organizational level accreditation — verification**

**(4)** Any other application or report must be validated or verified, as the case may be, by a validation body or verification body that is accredited at the organizational level.

**Eligibility**

**124 (1)** A person that is not an individual is eligible to be accredited as a validation body or a verification body by the Standard Council of Canada, the ANSI National Accreditation Board or a designated accreditation body if the person

**(a)** meets the requirements of the International Standard ISO 14065:2013, entitled *Greenhouse*

**Transmission de tous les rapports**

**121** Toute personne qui présente une demande ou transmet un rapport qui font l'objet d'un rapport de validation ou de vérification ou d'une décision d'impossibilité de rendre un avis et qui obtient ultérieurement un autre rapport de validation ou de vérification ou une autre décision d'impossibilité de rendre un avis portant sur cette demande ou ce rapport, transmet au ministre tous les rapports de validation ou de vérification ou toutes les décisions d'impossibilité de rendre un avis qu'elle a obtenus.

**Plan de surveillance**

**122 (1)** Toute personne qui présente une demande ou transmet un rapport qui doivent faire l'objet d'une validation ou d'une vérification, selon le cas, établit et tient à jour un plan de surveillance et le transmet à l'organisme de validation ou de vérification, selon le cas.

**Contenu**

**(2)** Le plan de surveillance comporte les renseignements prévus à l'annexe 19.

## Exigences relatives à l'organisme de validation ou de vérification

**Organisme accrédité**

**123 (1)** La validation ou la vérification ne peuvent être effectuées que par un organisme de validation ou de vérification accrédité et dont l'accréditation ne fait l'objet ni d'une suspension ni d'une révocation.

**Accréditation au niveau des projets — validation**

**(2)** La validation des demandes visées à l'article 29 est effectuée par un organisme de validation accrédité au niveau des projets.

**Accréditation au niveau des projets — vérification**

**(3)** La vérification des rapports transmis au titre de l'article 103 qui comportent des renseignements relatifs à un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé au paragraphe 28(1) est effectuée par un organisme de vérification accrédité au niveau des projets.

**Accréditation au niveau organisationnel — vérification**

**(4)** Toute autre demande ou tout autre rapport est validé ou vérifié, selon le cas, par un organisme de validation ou de vérification accrédité au niveau organisationnel.

**Condition de l'accréditation**

**124 (1)** Toute personne autre qu'un individu peut être accréditée en qualité d'organisme de validation ou de vérification par le Conseil canadien des normes, l'ANSI National Accreditation Board ou tout organisme d'accréditation désigné, si elle remplit les conditions suivantes :

**a)** elle satisfait aux exigences prévues par la norme internationale ISO 14065:2013 intitulée *Gaz à effet de*

*gases – Requirements for greenhouse gas validation and verification bodies for use in accreditation or other forms of recognition*, published by the International Organization for Standardization; and

**(b)** employs a validation team or a verification team, as the case may be, that meets the applicable requirements of the International Standard ISO 14066:2011, entitled *Greenhouse gases – Competence requirements for greenhouse gas validation teams and verification teams*, published by the International Organization for Standardization.

### Designation of accreditation body

**(2)** The Minister may designate an accreditation body if it is a member of the International Accreditation Forum and satisfies the requirements of International Standard ISO 17011, entitled *Conformity assessment – General requirements for accreditation bodies accrediting conformity assessment bodies* published by the International Organization for Standardization.

### Independent reviewer

**(3)** For the purpose of subclause 8.5 of the standard referred to in paragraph (1)(a), the independent reviewer must, at a minimum, have the same competencies as those set out in that standard for a team leader.

### Technical accreditation

**125 (1)** A validation or verification must be performed by a body that is accredited, in accordance with section 124, as a validation body or verification body that is competent in each of the following areas that is within the scope of the application or report being validated or verified:

- (a)** the production, import and distribution of liquid fossil fuels;
- (b)** the production, import and distribution of liquid low carbon intensity fuels;
- (c)** the production, import and distribution of natural gas, and the delivery of natural gas to end users and distribution companies;
- (d)** the production, import and distribution of renewable natural gas and biogas as well as the sustainability of the gas and its feedstock;
- (e)** the production, import and distribution of propane;
- (f)** the production, import and distribution of hydrogen;

*serre – Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation;

**b)** elle emploie une équipe de validation ou de vérification, selon le cas, qui satisfait aux exigences prévues par la norme internationale ISO 14066:2011 intitulée *Gaz à effet de serre – Exigences de compétence pour les équipes de validation et les équipes de vérification de gaz à effet de serre*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation.

### Désignation des organismes d'accréditation

**(2)** Le ministre peut désigner tout organisme d'accréditation qui est membre de l'International Accreditation Forum et qui satisfait aux exigences de la norme ISO 17011 intitulée *Évaluation de la conformité – Exigences générales pour les organismes d'accréditation procédant à l'accréditation d'organismes d'évaluation de la conformité*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation.

### Réviser indépendant

**(3)** Pour l'application de l'article 8.5 de la norme visée à l'alinéa (1)a), les membres compétents du personnel visés à cet article sont des réviseurs indépendants qui doivent posséder au moins les mêmes compétences que celles prévues par cette norme pour le responsable d'équipe.

### Domaines techniques d'accréditation

**125 (1)** La validation ou la vérification est effectuée par un organisme de validation ou de vérification accrédité — conformément à l'article 124 — comme étant compétent dans ceux des domaines techniques ci-après qui s'appliquent aux demandes ou aux rapports qu'il valide ou vérifie, selon le cas :

- a)** la production, l'importation et la distribution de combustibles fossiles liquides;
- b)** la production, l'importation et la distribution de combustibles liquides à faible intensité en carbone;
- c)** la production, l'importation, la distribution de gaz naturel et sa livraison aux utilisateurs finaux et aux entreprises de distribution;
- d)** la production, l'importation et la distribution de gaz naturel renouvelable et de biogaz, ainsi que la durabilité du combustible et de ses charges d'alimentation;
- e)** la production, l'importation et la distribution de propane;
- f)** la production, l'importation et la distribution d'hydrogène;

- (g)** the supply of electric power for the purpose of electric vehicle charging;
- (h)** the production, import and distribution of solid fossil fuels;
- (i)** forest or agriculture or other land use; and
- (j)** biodiversity.

#### **Forest, agriculture or other land use**

**(2)** A validation body or verification body cannot be accredited as one referred to in paragraph (1)(i) unless it employs an individual who is an expert in forest or agriculture or other land use, as the case may be, and who is accredited

- (a)** in the case of forest in Canada or agriculture or other land use that occurs in Canada, by a Canadian professional order; and
- (b)** in any other case, by a national authority of the country in which the forest is located or the agriculture or other land use occurs.

#### **Biodiversity**

**(3)** A validation body or verification body cannot be accredited as one referred to in paragraph (1)(j) unless it employs an individual who is an expert in biodiversity and who is

- (a)** in the case of a feedstock that is sourced from Canada, a member of a Canadian professional association of biologists;
- (b)** in the case of a feedstock that is sourced from any other country, an individual who is recognized by a national authority of that country.

#### **Definition of *distribution***

**(4)** For the purpose of subsection (1), ***distribution*** includes distribution at a fuelling station.

#### **Team leader**

**126 (1)** Each validation or verification must be conducted by a team that includes a team leader who is an employee of the body that conducts the validation or verification.

#### **Independent reviewer**

**(2)** Each validation or verification must be reviewed by an independent reviewer referred to in subsection 124(3) who is an employee of the body that conducts the validation or verification.

- g)** la fourniture d'électricité pour la recharge des véhicules électriques;
- h)** la production, l'importation et la distribution de combustibles fossiles solides;
- i)** l'agriculture, la sylviculture ou les autres utilisations des terres;
- j)** la biodiversité.

#### **Agriculture, sylviculture ou autres utilisations des terres**

**(2)** L'organisme de validation ou de vérification ne peut être accrédité comme étant compétent dans le domaine visé à l'alinéa (1)i) que s'il emploie un individu qui est un expert en matière d'agriculture, de sylviculture ou d'autres utilisations des terres, selon le cas, et si l'accréditation est faite :

- a)** dans le cas de forêts situées au Canada ou si l'agriculture ou les autres utilisations des terres ont lieu au Canada, par un ordre professionnel canadien;
- b)** dans tout autre cas, par une autorité nationale du pays où les forêts sont situées ou de celui où l'agriculture ou les autres utilisations des terres ont lieu.

#### **Biodiversité**

**(3)** L'organisme de validation ou de vérification ne peut être accrédité comme étant compétent dans le domaine visé à l'alinéa (1)j) que s'il emploie un individu qui est un expert en biodiversité et :

- a)** dans le cas d'une charge d'alimentation provenant du Canada, qui est membre d'une association professionnelle canadienne de biologistes ;
- b)** dans tout autre cas, dont les titres de compétence sont reconnus par une autorité nationale du pays d'où provient la charge d'alimentation.

#### **Définition de *distribution***

**(4)** Pour l'application du paragraphe (1), la ***distribution*** comprend celle qui est effectuée aux stations de ravitaillement.

#### **Responsable d'équipe**

**126 (1)** Chaque validation ou vérification est effectuée par une équipe qui comprend un responsable d'équipe employé par l'organisme de validation ou de vérification.

#### **Examineur indépendant**

**(2)** Chaque validation ou vérification est revue par un examinateur indépendant qui est un employé de l'organisme de validation ou de vérification visé au paragraphe 124(3).

**Lifecycle assessment reviewer**

**127** An application referred to in section 116 must be verified by a verification team that includes a lifecycle assessment reviewer who

- (a) is familiar with the requirements of ISO Standard 14040 and ISO Standard 14044 with respect to lifecycle assessment; and
- (b) has scientific and technical expertise with respect to each of the areas referred to in a paragraph of subsection 125(1) that is within the scope of the application.

**Chartered Professional Accountant**

**128** A report submitted under section 107 or 111 must be verified by a verification team that includes a person recognized as a Chartered Professional Accountant in Canada.

**Outsourcing**

**129** A person to which a validation body or verification body outsources a validation or verification must meet the requirements of sections 124 and 125 and, if applicable, sections 127 and 128.

**Conflicts of interest**

**130 (1)** Subject to subsection 131(1), the validation or verification body that validates or verifies an application or report, and any individual that performs the validation or verification, must be independent of

- (a) all employees of the Government of Canada who administer or implement these Regulations or carry out any related activities; and
- (b) the person that is making the application or is submitting the report.

**Informing Minister of conflict**

**(2)** The person that is making the application or is submitting the report must inform the Minister of whether or not a conflict of interest exists between any individual who performs validation or verification and a person referred to in paragraph (1)(a) or (b) not later than 60 days before the validation or verification body begins the work related to the verification or validation of the application or report.

**Discovery of conflict**

**(3)** A person that discovers such a conflict of interest after the day referred to in subsection (2), must inform the Minister of the conflict within five days after its discovery.

**Réviseur d'analyse du cycle de vie**

**127** Les demandes visées à l'article 116 sont vérifiées par une équipe de vérification qui comporte un réviseur d'analyse du cycle de vie qui, à la fois :

- a) connaît les exigences de la norme ISO 14040 et de la norme ISO 14044 en matière d'analyse du cycle de vie;
- b) possède l'expertise scientifique et technique dans chaque domaine mentionné à celui des alinéas du paragraphe 125(1) qui s'applique à la demande.

**Comptable professionnel agréé**

**128** Les rapports prévus aux articles 107 et 111 sont vérifiés par une équipe de vérification qui comporte une personne reconnue comme comptable professionnel agréé au Canada.

**Sous-traitance**

**129** Toute personne à qui un organisme de validation ou de vérification a sous-traité une validation ou une vérification est assujettie aux exigences des articles 124 et 125 et, le cas échéant, à celles des articles 127 et 128.

**Conflicts d'intérêts**

**130 (1)** Sous réserve du paragraphe 131(1), l'organisme de validation ou de vérification qui valide ou vérifie un rapport ou une demande et l'individu qui effectue la validation ou la vérification doivent être indépendants, à la fois :

- a) des employés du gouvernement du Canada qui administrent ou mettent en œuvre le présent règlement ou qui mènent toute activité en lien avec celui-ci;
- b) de la personne qui transmet le rapport ou qui présente la demande.

**Conflit d'intérêts — préavis au ministre**

**(2)** La personne qui transmet le rapport ou présente la demande informe le ministre, au moins soixante jours avant le début de la validation ou de la vérification, de l'existence ou de l'absence de conflit d'intérêts entre tout individu devant effectuer la validation ou la vérification et les personnes visées aux alinéas (1)a) ou b).

**Découverte d'un conflit**

**(3)** La personne qui découvre l'existence d'un conflit d'intérêts après avoir informé le ministre conformément au paragraphe (2), en informe le ministre dans les cinq jours qui suivent sa découverte.

**Measures taken to manage conflict**

**(4)** The person must, when they inform the Minister of a conflict of interest under subsection (2) or (3), provide the details of the conflict and the measures that will be taken to manage it.

**Decision by Minister**

**131 (1)** If a conflict of interest exists, no work can be performed on the validation or verification by that verification body or validation body unless the Minister decides that the measures referred to in subsection 130(4) will effectively manage that conflict.

**Decision within 20 days**

**(2)** The Minister must inform the person referred to in section 130 of the Minister's decision within 20 days after the day on which the Minister is informed of the conflict.

**Preceding compliance periods**

**132 (1)** A person that makes an application or submits a report must not have any part of the validation or verification work performed by a validation body or verification body, an individual who is a member of a validation team or verification team of such a body or another person to which validation or verification work is outsourced by such a body if the body, individual or other person has contributed to the validation or verification of an application of that type that they made or report of that type that they submitted for five consecutive compliance periods, unless three compliance periods have elapsed after the most recent compliance period for which they contributed to such a validation or verification.

**Applications or reports respecting a facility**

**(2)** A person that makes an application or submits a report in respect of a facility must not have any part of the validation or verification work performed by a validation body or verification body, an individual who is a member of a validation team or verification team of such a body or another person to which validation or verification work is outsourced by such a body if the body, individual or other person has contributed to the validation or verification of an application or report of that type in respect of that facility for five consecutive compliance periods, unless three compliance periods have elapsed after the most recent compliance period for which they contributed to such a validation or verification.

**Changing verification body**

**(3)** A person that has a report for a given compliance period verified by a verification body and that does not have it verified by the body for the compliance period that immediately follows the given compliance period must

**Mesures prises pour gérer le conflit**

**(4)** Lorsqu'elle informe le ministre de l'existence d'un conflit conformément aux paragraphes (2) ou (3), la personne lui fournit la description du conflit et des mesures qui seront prises pour le gérer.

**Aucune vérification sans décision du ministre**

**131 (1)** En cas d'existence d'un conflit d'intérêts, aucune activité de validation ou de vérification ne peut être menée par l'organisme de validation ou de vérification, sauf si le ministre décide que les mesures prises au titre du paragraphe 130(4) permettront effectivement de gérer le conflit.

**Décision dans les 20 jours**

**(2)** Le ministre informe la personne visée à l'article 130 de sa décision dans les vingt jours qui suivent la date à laquelle il a été informé de l'existence du conflit d'intérêts.

**Validations ou vérifications consécutives**

**132 (1)** La personne qui présente une demande — ou transmet un rapport — d'un type donné ne peut faire effectuer tout ou partie de la validation ou de la vérification de la demande ou du rapport par un organisme de validation ou de vérification, par une équipe de validation ou de vérification de cet organisme ou par une autre personne à qui cet organisme a sous-traité la validation ou la vérification, si l'organisme, l'équipe ou l'autre personne a déjà validé ou vérifié pour elle le même type de demande ou de rapport relativement aux cinq périodes de conformité consécutives précédentes, à moins que trois périodes de conformité se soient écoulées depuis la dernière période de conformité à l'égard de laquelle ils ont contribué à une telle validation ou vérification.

**Demandes ou rapports pour une installation**

**(2)** La personne qui présente une demande ou transmet un rapport à l'égard d'une installation ne peut faire effectuer tout ou partie de la validation ou de la vérification de la demande ou du rapport par un organisme de validation ou de vérification, par une équipe de validation ou de vérification de cet organisme ou par une autre personne à qui cet organisme a sous-traité la validation ou la vérification, si l'organisme, l'équipe ou l'autre personne a déjà validé ou vérifié pour elle le même type de demande ou de rapport à l'égard de cette installation relativement aux cinq périodes de conformité consécutives précédentes, à moins que trois périodes de conformité se soient écoulées depuis la dernière période de conformité à l'égard de laquelle une telle validation ou vérification a été effectuée.

**Changement d'organisme de vérification**

**(3)** La personne qui a fait vérifier par un organisme de vérification un rapport pour une période de conformité donnée, mais qui n'a pas fait vérifier par cet organisme le même type de rapport transmis pour la période de

not have the report for the second or third compliance periods that follow the given compliance period verified by that verification body.

## Applicable Standards

### Standard – validation of application

**133** A validation of an application referred to in section 29 or an application made in accordance with subsection 66(1) in respect of a carbon intensity that is determined under subsection 62(1) must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019.

### Standards – application for approval

**134 (1)** A verification of an application made in accordance with subsection 66(1) in respect of a carbon intensity that is determined under any of sections 63 to 65 must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019, at a reasonable level of assurance, and the critical review of the lifecycle assessment must be conducted by a lifecycle assessment expert reviewer in accordance with ISO Standard 14044.

### Standard – application for provisional approval

**(2)** A verification of an application for provisional approval of a carbon intensity referred to in subsection 78(1) must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019, at a reasonable level of assurance, and the critical review of the lifecycle assessment must be conducted by a lifecycle assessment expert reviewer in accordance with ISO Standard 14044.

### Standards – verification of reports

**(3)** A verification of a report submitted under one of sections 103, 104 and 110 must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019, at a reasonable level of assurance.

### Standards – verification of pathway report

**(4)** A verification of a report made in accordance with section 105 must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019, at a reasonable level of assurance, and the critical review of the lifecycle assessment must be conducted by a lifecycle assessment expert reviewer in accordance with ISO Standard 14044.

### Verification – reports under sections 107, 109 or 111

**(5)** A verification of a report made in accordance with section 107, 109 or 111 must be conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019, at a reasonable assurance level of assurance, and must include an audit at that level of assurance of the financial information it contains that is done in accordance with Canadian auditing standards, the primary source of which is the *CPA Canada Handbook – Assurance*.

conformité suivante, ne doit pas faire vérifier par cet organisme un rapport du même type pour la deuxième et la troisième période de conformité suivant celle pour laquelle l'organisme a effectué la vérification.

## Normes applicables

### Validations

**133** La validation de la demande visée à l'article 29 ou de la demande présentée au titre du paragraphe 66(1) à l'égard d'une intensité en carbone déterminée conformément au paragraphe 62(1) est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019.

### Vérification des demandes d'approbation

**134 (1)** La vérification de la demande d'approbation présentée au titre du paragraphe 66(1) à l'égard d'une intensité en carbone déterminée conformément à l'un ou l'autre des articles 63 à 65 est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019 à niveau d'assurance raisonnable et la revue critique de l'analyse du cycle de vie est effectuée par un expert conformément à la norme ISO 14044.

### Vérification des demandes d'approbation provisoire

**(2)** La vérification de la demande d'approbation provisoire visée au paragraphe 78(1) est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019 à un niveau d'assurance raisonnable et la revue critique de l'analyse du cycle de vie est effectuée par un expert conformément à la norme ISO 14044.

### Vérification de rapports

**(3)** La vérification d'un rapport prévu à l'un des articles 103, 104 et 110 est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019, à un niveau d'assurance raisonnable.

### Vérification du rapport sur les filières

**(4)** La vérification d'un rapport prévu à l'article 105 est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019 à un niveau d'assurance raisonnable et la revue critique de l'analyse du cycle de vie est effectuée par expert conformément à la norme ISO 14044.

### Vérification du rapport prévu aux articles 107, 109 ou 111

**(5)** La vérification du rapport prévu aux articles 107, 109 ou 111 est effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019, à un niveau d'assurance raisonnable et contient un audit des renseignements financiers effectué, à ce même niveau, conformément aux normes canadiennes d'audit dans le *Manuel de CPA Canada – certification*.

**ISO Standard 14064-3:2019 – criteria**

**135 (1)** ISO Standard 14064-3:2019, is to be read with the definition “criteria” in subclause 3.6.10 read

**(a)** in the case of the validation of an application referred to in section 29, as “the Clean Fuel Regulations and the applicable emissions reduction quantification method referred to in subsection 28(2) of those Regulations”; and

**(b)** in any other case, as “the Clean Fuel Regulations”.

**Materiality threshold**

**(2)** For the purpose of subclause 5.1.7 of ISO Standard 14064-3:2019, the materiality thresholds that are required are set out in sections 142 to 145.

**Canadian Generally Accepted Accounting Principles**

**136** An audit referred to in subsection 134(5) must determine whether or not the financial information in the report is in accordance with Canadian Generally Accepted Accounting Principles, which are set out in the *Chartered Professional Accountants of Canada Handbook – Accounting*.

**Method to Follow****Method for validation and verification**

**137** A validation or verification must be done in accordance with the *Method for Validation, Verification and Certification - Clean Fuel Regulations* published by the Minister.

**Duties of validating body**

**138 (1)** A body that validates an application in accordance with section 133 must

**(a)** if applicable, conduct site visits in accordance with section 140;

**(b)** investigate any qualitative material errors by obtaining additional evidence;

**(c)** develop their own estimate to evaluate each estimate developed by the person that is making the application; and

**(d)** if they test an estimate, design evidence-gathering activities to test the operational effectiveness of the controls governing the development of the estimate and develop their own estimate or range to evaluate the estimate developed by the person that is making the application.

**Norme ISO 14064-3:2019 – critères**

**135 (1)** Pour l'application de la norme ISO 14064-3:2019, la définition de « critères » à l'article 3.6.10 de cette norme vaut mention :

**a)** dans le cas de la validation de la demande visée à l'article 29, « le Règlement sur les combustibles propres et la méthode de quantification des réductions d'émissions applicable visée au paragraphe 28(2) de ce règlement »;

**b)** dans tout autre cas, « le Règlement sur les combustibles propres ».

**Seuils d'importance relative requis**

**(2)** Pour l'application de l'article 5.1.7 de la norme ISO 14064-3:2019, les seuils d'importance relative sont ceux prévus aux articles 142 à 145.

**Principes comptables généralement reconnus**

**136** L'audit visé au paragraphe 134(5) détermine si les renseignements financiers figurant dans le rapport sont ou non conformes aux principes comptables généralement reconnus se trouvant dans le *Manuel de CPA Canada – comptabilité*.

**Méthode à suivre****Méthodes de validation et vérification**

**137** Les validations et vérifications sont effectuées conformément au document intitulé *Méthodes de validation, vérification et certification – Règlement sur les combustibles propres*, publié par le ministre.

**Obligations – organisme de validation**

**138 (1)** L'organisme de validation qui valide une demande conformément à l'article 133 doit :

**a)** le cas échéant, effectuer une visite de site conformément à l'article 140;

**b)** enquêter sur les erreurs qualitatives importantes en obtenant des preuves supplémentaires;

**c)** élaborer sa propre estimation pour évaluer l'estimation effectuée par la personne qui présente la demande;

**d)** dans le cas où il vérifie des estimations, concevoir les activités de collecte de preuves pour vérifier l'efficacité opérationnelle des contrôles régissant l'élaboration de l'estimation et élaborer sa propre estimation ou plage pour évaluer l'estimation effectuée par la personne qui présente la demande.



**Duties of verification body**

**(2)** A body that verifies an application or report in accordance with section 134 must

- (a)** design evidence-gathering activities in accordance with section 139;
- (b)** conduct site visits in accordance with section 140;
- (c)** use detailed analytical testing to identify expectations in order to determine if any misstatement is material;
- (d)** investigate any material errors by obtaining additional evidence; and
- (e)** if they test an estimate, design evidence-gathering activities to test the operational effectiveness of the controls governing the development of the estimate and develop their own estimate or range to evaluate the original estimate.

**Assessment of monitoring plan**

**(3)** A body that validates an application referred to in section 114 or that verifies an application referred to in section 116 or a report referred to in section 117, must perform an assessment of the monitoring plan that satisfies the requirements set out in section 122.

**Required evidence-gathering — verification**

**139 (1)** A body that validates or verifies an application or report, as the case may be, must gather information, in particular by

- (a)** performing a historical analysis using the operational data that is available for the relevant compliance period and the four preceding compliance periods;
- (b)** establishing a continuous data trail from measurement to reporting for
  - (i)** material emissions, in the case of a facility at which fuel or feedstock is produced, other than a blending facility that is not part of or adjacent to a petroleum refinery, or of a fuel storage location, and
  - (ii)** material sites, in the case of charging stations, hydrogen fuelling stations or fuelling stations that supply liquefied petroleum gas, renewable liquefied petroleum gas, compressed natural gas, compressed renewable natural gas, liquefied natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen to vehicles;

**Obligations — organisme de vérification**

**(2)** L'organisme de vérification qui vérifie une demande ou un rapport conformément à l'article 134 doit :

- a)** concevoir les activités de collecte de preuves conformément à l'article 139;
- b)** effectuer une visite de site conformément à l'article 140;
- c)** utiliser des tests analytiques détaillés pour identifier les attentes afin de déterminer si des inexactitudes sont importantes;
- d)** enquêter sur les erreurs d'importance significative en obtenant des preuves supplémentaires;
- e)** dans le cas où il vérifie des estimations, concevoir les activités de collecte de preuves pour vérifier l'efficacité opérationnelle des contrôles régissant l'élaboration de l'estimation et élaborer sa propre estimation ou plage pour évaluer l'estimation effectuée par la personne qui présente la demande ou transmet le rapport.

**Évaluation du plan de surveillance**

**(3)** L'organisme de validation qui valide une demande visée à l'article 114 et l'organisme de vérification qui vérifie une demande visée à l'article 116 ou un rapport visé à l'article 117 évaluent le plan de surveillance transmis avec le rapport ou la demande et déterminent si le plan satisfait aux exigences visées à l'article 122.

**Obligation de collecte de preuves — vérification**

**139 (1)** L'organisme de vérification qui vérifie une demande ou un rapport obtient des renseignements, notamment par les moyens suivants :

- a)** l'analyse historique sur la base des données d'exploitation disponibles pour la période de conformité visée par la vérification ainsi que les quatre périodes de conformité précédentes;
- b)** l'historique continu des données sur les éléments ci-après, depuis la prise des mesures jusqu'à la présentation de rapports :
  - (i)** les émissions d'importance significative, dans le cas des installations où sont produits des combustibles ou des charges d'alimentation, à l'exclusion des installations de mélange qui ne font pas partie d'une raffinerie de pétrole ou ne sont pas adjacentes à une telle raffinerie, ou des lieux de stockage des combustibles,
  - (ii)** les sites d'importance significative, dans le cas des bornes de recharge, des stations de ravitaillement en hydrogène ou des postes de ravitaillement qui fournissent du gaz de pétrole liquéfié, du gaz de

**(c)** assessing the data controls that are put in place or, in the case of a validation of an application, that will be put in place, by the person that is making the application or is submitting the report in order to ensure that the data reported by that person is complete and accurate;

**(d)** identifying and assessing the risks of misstatement with respect to

**(i)** material emissions, in the case of a facility at which fuel or feedstock is produced, other than a blending facility that is not part of or adjacent to a petroleum refinery, or of a fuel storage location, and

**(ii)** material sites, in the case of charging stations, hydrogen fuelling stations or fuelling stations that supply liquefied petroleum gas, renewable liquefied petroleum gas, compressed natural gas, compressed renewable natural gas, liquefied natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen to vehicles;

**(e)** testing any controls on which they rely that are put in place by the person that is making the application or submitting the report; and

**(f)** developing their own estimate to evaluate each original estimate.

### Materiality

**(2)** For the purpose of subsection (1), an emission or site is material if any misstatement that relates to the emission or site is likely to result in a quantitative material error in the final reported value for that emission or that site.

### Site visits

**140 (1)** In addition to the requirements of ISO Standard 14064-3:2019, the verification body must conduct a site visit at each site that has not been the subject of a site visit during the preceding four compliance periods.

### Definition of "site"

**(2)** ISO Standard 14064-3:2019, is to be read with the definition "site" in subclause 3.6.13 read as

**(a)** a fuel production facility referred to in a credit creation report referred to in sections 103 or 104, a carbon

pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel liquéfié, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié à des véhicules;

**c)** l'évaluation des systèmes de contrôle des données mis en place par la personne qui présente la demande ou transmet le rapport, afin de s'assurer que les données figurant dans la demande ou le rapport sont complètes et exactes;

**d)** l'identification et l'évaluation des risques d'inexactitude des éléments suivants :

**(i)** les émissions d'importance significative, dans le cas des installations où sont produits des combustibles ou des charges d'alimentation, à l'exclusion des installations de mélange qui ne font pas partie d'une raffinerie de pétrole ou ne sont pas adjacentes à une telle raffinerie, ou des lieux de stockage des combustibles,

**(ii)** les sites d'importance significative, dans le cas des bornes de recharge, des stations de ravitaillement en hydrogène ou des postes de ravitaillement qui fournissent du gaz de pétrole liquéfié, du gaz de pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel liquéfié, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié à des véhicules;

**e)** la réalisation d'essais pour les contrôles qui sont mis en œuvre par la personne qui présente la demande ou transmet le rapport;

**f)** l'élaboration de sa propre estimation pour évaluer l'estimation effectuée par la personne qui présente la demande ou transmet le rapport.

### Importance significative

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), un site ou une émission est d'importance significative si une inexactitude quantitative importante peut probablement résulter d'une déclaration finale erronée relativement au site ou à l'émission en cause.

### Visites de site

**140 (1)** En plus des exigences de la norme ISO 14064-3:2019, tout organisme de vérification doit effectuer la visite de chaque site où une telle visite n'a pas été effectuée au cours des quatre périodes de conformité précédentes.

### Définition de « site »

**(2)** La définition de « site » à l'article 3.6.13 de la norme ISO 14064-3:2019 vaut mention, selon le cas :

**a)** de l'installation de production visée dans un rapport de création d'unités de conformité visé aux articles 103

intensity pathway report referred to in section 105, a material balance report referred to in section 106 or compliance report referred to in section 109;

**(b)** any of the following locations that is referenced in a declaration referred to in section 49 that was used to prepare a credit creation report referred to in section 103 or 104 or a material balance report referred to in section 106:

**(i)** a farm that is the point of origin of the feedstock referred to in the report,

**(ii)** a forest that is the point of origin of the feedstock referred to in the report,

**(iii)** any other place that is the point of origin of the feedstock referred to in the report, and

**(iv)** a point where feedstock referred to in the report is collected;

**(c)** a location where imported fuel that is referenced in a credit creation report referred to in section 103 or 104 or a carbon intensity pathway report referred to in section 105 is stored;

**(d)** a location where project activity occurs for an emissions reduction or removal project referred to in a credit creation report referred to in section 103;

**(e)** an end user charging station or fuelling station referred to in a credit creation report referred to in section 103; and

**(f)** a refinery or upgrader referred to in a fossil fuel production report referred to in section 110.

#### Requirement to identify

**141 (1)** The body must identify a supporting datum that is required to calculate a value in the application or report as

**(a)** an error if it was provided to the body and is not correct;

**(b)** an omission if it was not provided to the body; or

**(c)** a misreporting if it was provided to the body as part of the calculation of the wrong value.

#### Quantitative misstatement

**(2)** Each error, omission or misreporting referred to in subsection (1) is a quantitative misstatement.

ou 104, un rapport sur les filières d'intensité en carbone visé à l'article 105, un rapport sur le bilan matières visé à l'article 106 ou un rapport de conformité visé à l'article 109;

**b)** si la déclaration visée à l'article 49 est utilisée pour l'établissement d'un rapport de création d'unités de conformité visé aux articles 103 ou 104 ou d'un rapport sur le bilan matières visé à l'article 106 :

**(i)** de la ferme d'où proviennent les charges d'alimentation visées dans le rapport,

**(ii)** de la forêt d'où proviennent les charges d'alimentation visées dans le rapport,

**(iii)** de tout autre lieu qui est le point d'origine des charges d'alimentation visées dans le rapport,

**(iv)** du lieu de collecte des charges d'alimentation visées dans le rapport;

**c)** du lieu d'entreposage du combustible importé précisé dans un rapport de création d'unités de conformité visé aux articles 103 ou 104 ou un rapport sur les filières d'intensité en carbone visé à l'article 105;

**d)** du lieu où le projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e est réalisé, dans le cas du projet visé dans un rapport de création d'unités de conformité visé à l'article 103;

**e)** de la borne de recharge ou du poste de ravitaillement visé dans un rapport de création d'unités de conformité visé à l'article 103;

**f)** de la raffinerie ou l'installation de valorisation visée dans un rapport sur la production de combustibles fossiles visé à l'article 110.

#### Obligation d'identification

**141 (1)** L'organisme qui valide ou vérifie une demande ou un rapport doit, pour chaque donnée nécessaire au calcul d'une valeur mentionnée dans le rapport ou la demande, identifier :

**a)** comme une erreur, la donnée qui lui a été fournie et qui comporte une erreur;

**b)** comme une omission, la donnée qui ne lui a pas été fournie;

**c)** comme une déclaration erronée, la donnée qui lui a été fournie pour le calcul d'une donnée erronée.

#### Inexactitude quantitative

**(2)** Chaque erreur, omission ou déclaration erronée identifiée constitue une inexactitude quantitative.

**Aggregation of quantitative misstatements**

**(3)** A body that validates or verifies an application or report, as the case may be, must aggregate all quantitative misstatements in the application or report to determine the total effect on the information contained in the report or application.

**Material quantitative misstatement**

**142 (1)** There is a material quantitative misstatement in a quantitative value that is in an application or report and set out in column 1 of the table to this subsection in a circumstance set out in column 2 to that table if the relative error, percent relative error, absolute error or percent absolute error, as the case may be, meets any of the materiality thresholds set out in column 3.

**Regroupement des inexactitudes quantitatives**

**(3)** L'organisme regroupe toutes les inexactitudes quantitatives contenues dans le rapport ou la demande pour déterminer leur effet global sur les renseignements figurant dans le rapport ou la demande.

**Inexactitude quantitative importante**

**142 (1)** Une valeur quantitative fournie dans un rapport ou une demande mentionnés à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe présente une inexactitude quantitative importante si, dans les circonstances prévues à la colonne 2, elle comporte une erreur relative, une erreur relative en pourcentage, une erreur absolue ou une erreur absolue en pourcentage, selon le cas, comprise dans les seuils d'importance relative prévus à la colonne 3.

**Table – Material Quantitative Misstatements**

Item	Column 1 Application or Report	Column 2 Circumstances	Column 3 Materiality Threshold for Quantitative Error
1	Any report referred to in section 118	All circumstances	<p><b>(i)</b> a percent relative error with respect to the quantity of an eligible feedstock, referred to in the declaration referred to in paragraph 49(2)(a) and calculated under subsection 34(1), that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to the quantity of an eligible feedstock, referred to in the declaration referred to in paragraph 49(2)(a) and calculated under subsection 34(1), that is equal to or greater than 2%,</p>
2	Application referred to in subsection 66(1) or 78(1)	All circumstances	<p><b>(i)</b> a relative error that is equal to or greater than 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to carbon intensity that is equal to or greater than 2%.</p>
3	Credit creation report referred to in section 103 or 104	<p><b>(a)</b> Compliance credits were created by carrying out an emissions reduction or removal project in accordance with sections 28 to 30</p> <p><b>(b)</b> Compliance credits were created by producing low carbon intensity fuel in Canada in accordance with sections 80 to 83</p> <p><b>(c)</b> Compliance credits were created by importing low carbon intensity fuel in accordance with sections 80 to 83</p>	<p><b>(i)</b> a percent relative error or a percent absolute error with respect to any quantitative value contained in the report that is greater than the threshold for that value set out in the emissions reduction quantification method referred to in subsection 28(2) for the type of project,</p> <p><b>(ii)</b> a relative error with respect to the number of compliance credits created that is equal to or greater than one, or a percent relative error with respect to that number that is equal to or greater than 1%;</p> <p><b>(i)</b> a percent relative error, with respect to a value that is contained in the report and referred to in sections 32 or 34, that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error, with respect to a value that is contained in the report and referred to in sections 32 or 34, that is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(iii)</b> a relative error with respect to the number of compliance credits created that is equal to or greater than one, or a percent relative error with respect to that number that is equal to or greater than 1%;</p> <p><b>(i)</b> a percent relative error with respect to the volume of liquid low carbon intensity fuel used to generate credits that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to the volume of liquid low carbon intensity fuel used to generate credits that is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(iii)</b> a relative error with respect to the number of compliance credits created that is equal to or greater than one, or a percent relative error with respect to that number that is equal to or greater than 1%;</p>

Item	Column 1 Application or Report	Column 2 Circumstances	Column 3 Materiality Threshold for Quantitative Error
		<b>(d)</b> Compliance credits were created by end user fuel switching in accordance with sections 84 to 89	<p><b>(i)</b> a percent relative error with respect to the volume of gaseous low carbon intensity fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas, liquefied natural gas or hydrogen used to create compliance credits that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to the volume of gaseous low carbon intensity fuel, liquefied petroleum gas, compressed natural gas, liquefied natural gas or hydrogen used to create compliance credits that is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(iii)</b> a percent relative error with respect to the quantity of electricity used to create compliance credits that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(iv)</b> a percent absolute error with respect to the quantity of electricity used to create compliance credits that is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(v)</b> a relative error with respect to the number of compliance credits created that is equal to or greater than one, or a percent relative error with respect to that number that is equal to or greater than 1%.</p>
4	Carbon intensity Pathway Report referred to in section 105	All circumstances	<p><b>(i)</b> a relative error that is equal to or greater than 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ,</p> <p><b>(ii)</b> the percent absolute error with respect to carbon intensity is equal to or greater than 2%.</p>
5	Material balance report referred to in section 106	All circumstances	<p><b>(i)</b> a percent relative error with respect to any quantitative value contained in the report that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to any quantitative value contained in the report that is equal to or greater than 2%.</p>
6	Compliance credit revenue report referred to in section 107	All circumstances	<p><b>(i)</b> a relative error with respect to the number of compliance credits transferred is equal to or greater than one, or a percent relative error with respect to that number that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> the percent relative error with respect to the revenue from the transfer of compliance credits is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(iii)</b> the percent absolute error with respect to the revenue from the transfer of compliance credits is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(iv)</b> the percent relative error with respect to the use of the revenue from the transfer of compliance credits referred to in paragraph 89((1)a), (b) or (c) is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(v)</b> the percent absolute error with respect to the use of the revenue from the transfer of compliance credits referred to in paragraph 89((1)a), (b) or (c) is equal to or greater than 2%.</p>
7	Compliance Report referred to in section 109 or Complementary Compliance Report referred to in section 111	All circumstances	<p><b>(i)</b> the relative error with respect to the number of compliance credits that are created under a given provision and, if applicable, created with respect to a given type of low carbon intensity fuel, and are used to comply with these Regulations is equal to or greater than one, or the percent relative error with respect to that number is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> the percent relative error with respect to the amount paid to a registered emissions reduction funding program is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(iii)</b> the percent relative error with respect to the amount of the reduction requirement calculated under section 8 that is deferred to the subsequent compliance period is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(iv)</b> the absolute error with respect to the number of compliance credits that are created under a given provision and, if applicable, with respect to a given type of low carbon intensity fuel, and are used to comply with these Regulations is equal to or greater than one, or the percent absolute error with respect to that number is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(v)</b> the percent absolute error with respect to the amount paid to a registered emissions reduction funding program is equal to or greater than 2%,</p> <p><b>(vi)</b> the percent absolute error with respect to the amount of the reduction requirement calculated under section 8 that is deferred to the subsequent compliance period is equal to or greater than 2%.</p>

Item	Column 1 Application or Report	Column 2 Circumstances	Column 3 Materiality Threshold for Quantitative Error
8	Fossil fuel production report referred to in section 110	All circumstances	<p><b>(i)</b> a percent relative error with respect to any quantitative value contained in the report results in an overstatement that is equal to or greater than 1%,</p> <p><b>(ii)</b> a percent absolute error with respect to any quantitative value contained in the report that is equal to or greater than 2%.</p>

### Tableau — inexactitudes quantitatives importantes

Article	Colonne 1 Rapports ou demandes	Colonne 2 Circonstances	Colonne 3 Seuils d'importance relative pour les erreurs quantitatives
1	Tous les rapports visés à l'article 118	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage de la quantité de charges d'alimentation admissibles visée par la déclaration visée à l'alinéa 49(2)a) et calculée conformément au paragraphe 34(1), égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage de la quantité de charges d'alimentation admissibles visée par la déclaration visée à l'alinéa 49(2)a) et calculée conformément au paragraphe 34(1), égale ou supérieure à 2 %.</p>
2	Demande visée aux paragraphes 66(1) et 78(1)	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative égale ou supérieure à 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage de l'intensité en carbone égale ou supérieure à 2 %.</p>
3	Rapport de création d'unités de conformité visé aux articles 103 et 104	<p><b>a)</b> création d'unités de conformité au titre de la réalisation de projets de réduction ou de suppression des émissions visés aux articles 28 à 30;</p> <p><b>b)</b> création d'unités de conformité au titre de la production de combustible à faible intensité en carbone au Canada conformément aux articles 80 à 83;</p> <p><b>c)</b> création d'unités de conformité au titre de l'importation de combustible à faible intensité en carbone au Canada conformément aux articles 80 à 83;</p> <p><b>d)</b> création d'unités de conformité au titre du changement de combustible par l'utilisateur final conformément aux articles 84 à 89.</p>	<p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage ou erreur absolue en pourcentage d'une valeur quantitative figurant dans le rapport et supérieure au seuil prévu pour cette valeur dans la méthode de quantification des réductions d'émissions visée au paragraphe 28(2) pour le type de projet en cause,</p> <p><b>(ii)</b> erreur relative du nombre d'unités de conformité créées égale ou supérieure à une unité de conformité ou erreur relative en pourcentage du nombre d'unités de conformité créées égale ou supérieure à 1 %.</p> <p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage de toute valeur figurant dans le rapport et visée aux articles 32 ou 34 égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage de toute valeur figurant dans le rapport et visée aux articles 32 ou 34 égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(iii)</b> erreur relative en pourcentage du nombre d'unités de conformité égale ou supérieure à 1 % ou erreur relative supérieure à une unité de conformité.</p> <p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage du volume de combustible liquide à faible intensité en carbone utilisé pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage du volume de combustible liquide à faible intensité en carbone utilisé pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(iii)</b> erreur relative en pourcentage du nombre d'unités de conformité égale ou supérieure à 1 % ou erreur relative supérieure à une unité de conformité.</p> <p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage du volume de combustible gazeux à faible intensité en carbone, de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel comprimé, de gaz naturel liquéfié ou d'hydrogène utilisé pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage du volume de combustible gazeux à faible intensité en carbone, de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel comprimé, de gaz naturel liquéfié ou d'hydrogène utilisé pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(iii)</b> erreur relative en pourcentage de la quantité d'électricité utilisée pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(iv)</b> erreur absolue en pourcentage de la quantité d'électricité utilisée pour créer des unités de conformité, égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(v)</b> erreur relative en pourcentage du nombre d'unités de conformité égale ou supérieure à 1 % ou erreur relative égale ou supérieure à une unité de conformité.</p>

Article	Colonne 1 Rapports ou demandes	Colonne 2 Circonstances	Colonne 3 Seuils d'importance relative pour les erreurs quantitatives
4	Rapport sur les filières d'intensité en carbone visé à l'article 105	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative égale ou supérieure à 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage de l'intensité en carbone égale ou supérieure à 2 %.</p>
5	Rapport sur le bilan matières visé à l'article 106	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage de toute valeur quantitative figurant dans le rapport égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage de toute valeur quantitative figurant dans le rapport égale ou supérieure à 2 %.</p>
6	Rapport sur les revenus des unités de conformité visé à l'article 107	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative du nombre d'unités de conformité vendues égale ou supérieure à une unité de conformité ou erreur relative en pourcentage de ce nombre égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur relative en pourcentage du revenu tiré des cessions des unités de conformité égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(iii)</b> erreur absolue en pourcentage du revenu tiré des cessions des unités de conformité égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(iv)</b> erreur relative en pourcentage du montant des revenus tirés des cessions des unités de conformité utilisé conformément aux alinéas 89(1) a), b) ou c) égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(v)</b> erreur absolue en pourcentage du montant des revenus tirés des cessions des unités de conformité utilisé conformément aux alinéas 89(1) a), b) ou c) égale ou supérieure à 2 %.</p>
7	Rapport de conformité visé à l'article 109 ou rapport de conformité complémentaire visé à l'article 111	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative du nombre d'unités de conformité utilisées pour se conformer au présent règlement égale ou supérieure à une unité de conformité ou erreur relative en pourcentage du nombre d'unités de conformité égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur relative en pourcentage du montant versé au programme de financement des réductions des émissions supérieure à 1 %,</p> <p><b>(iii)</b> erreur relative en pourcentage du montant de l'exigence de réduction prévue à l'article 8 qui est reporté à la période de conformité suivante, égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(iv)</b> erreur absolue du nombre d'unités de conformité utilisées pour se conformer au présent règlement égale ou supérieure à une unité de conformité ou erreur absolue en pourcentage du nombre d'unités de conformité égale ou supérieure à 2 %,</p> <p><b>(v)</b> erreur absolue en pourcentage du montant versé au programme de financement des réductions des émissions supérieure à 2 %,</p> <p><b>(vi)</b> erreur absolue en pourcentage du montant de l'exigence de réduction prévue à l'article 8 qui est reporté à la période de conformité suivante supérieure à 2 %.</p>
8	Rapport sur la production de combustibles fossiles visé à l'article 110	Toutes circonstances	<p><b>(i)</b> erreur relative en pourcentage d'une valeur quantitative figurant dans le rapport donnant lieu à une surévaluation égale ou supérieure à 1 %,</p> <p><b>(ii)</b> erreur absolue en pourcentage d'une valeur quantitative figurant dans le rapport égale ou supérieure à 2 %.</p>

**Relative error**

**(2)** For the purpose of subsection (1), the relative error is the sum of

- (a)** the difference between each error and the corrected datum,
- (b)** the corrected datum for each omission, and
- (c)** the difference between each misreporting and the corrected datum.

**Erreur relative**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), l'erreur relative est la somme des éléments suivants :

- a)** la différence entre chaque erreur et la donnée corrigée;
- b)** la donnée corrigée pour chaque omission;
- c)** la différence entre chaque déclaration erronée et la donnée corrigée.

**Percent relative error**

**(3)** For the purpose of subsection (1), the percent relative error is one hundred percent times the relative error determined in accordance with subsection (2) divided by the absolute corrected value that the data are used to calculate.

**Absolute error**

**(4)** For the purpose of subsection (1), the absolute error is the sum of

- (a)** the absolute value of the difference between each error and the corrected datum,
- (b)** the absolute value of the corrected datum for each omission, and
- (c)** the absolute value of the difference between each misreporting and the corrected datum.

**Percent absolute error**

**(5)** For the purpose of subsection (1), the percent absolute error is one hundred percent times the absolute error determined in accordance with subsection (4) divided by the absolute corrected value that the data are used to calculate.

**Definitions**

**(6)** The following definitions apply to this section:

**corrected datum** means a datum that, in the opinion of the body that conducts the validation or verification, the person that is making the application or is submitting the report should have used to calculate a value that appears in the application or report. (*donnée corrigée*)

**corrected value** means the value that, in the opinion of the body that conducts the validation or verification, the person that is making an application or is submitting a report would have included in the application or report if that person had performed the required calculations using corrected data. (*valeur corrigée*)

**Data gaps identified by applicant**

**143 (1)** If there are data gaps in the evidence possessed by the person that is making the application or is submitting the report, that person must

- (a)** inform the body that is validating or verifying the application or report of the gaps;
- (b)** use an interpolation method to approximate the missing data; and
- (c)** inform the body that conducts the validation or verification of the interpolation method they used.

**Erreur relative en pourcentage**

**(3)** Pour l'application du paragraphe (1), l'erreur relative en pourcentage est calculée en multipliant par cent le résultat obtenu en divisant l'erreur relative — déterminée conformément au paragraphe (2) — par la valeur corrigée absolue.

**Erreur absolue**

**(4)** Pour l'application du paragraphe (1), l'erreur absolue est la somme des éléments suivants :

- a)** la valeur absolue de la différence entre chaque erreur et la donnée corrigée;
- b)** la valeur absolue de la donnée corrigée pour chaque omission;
- c)** la valeur absolue de la différence entre chaque déclaration erronée et la donnée corrigée.

**Erreur absolue en pourcentage**

**(5)** Pour l'application du paragraphe (1), l'erreur absolue en pourcentage est calculée en multipliant par cent le résultat obtenu en divisant l'erreur absolue — déterminée conformément au paragraphe (4) — par la valeur corrigée absolue.

**Définitions**

**(6)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

**donnée corrigée** Donnée que, selon l'avis de l'organisme qui valide une demande ou qui vérifie une demande ou un rapport la personne présentant la demande ou transmettant le rapport aurait dû utiliser pour calculer une valeur qui figure dans la demande ou le rapport. (*corrected datum*)

**valeur corrigée** Valeur que, selon l'avis de l'organisme qui valide ou vérifie un rapport ou une demande, la personne transmettant le rapport ou présentant la demande aurait indiquée dans le rapport ou la demande si elle avait effectué les calculs requis en utilisant les données corrigées. (*corrected value*)

**Données manquantes identifiées par le demandeur**

**143 (1)** En cas de données manquantes dans les éléments de preuve que possède la personne présentant la demande ou transmettant le rapport, celle-ci doit, à la fois :

- a)** informer l'organisme de validation ou de vérification de l'existence de données manquantes;
- b)** évaluer approximativement les données manquantes au moyen d'une méthode d'interpolation;
- c)** informer l'organisme de validation ou de vérification de la méthode d'interpolation utilisée.



**Data gaps — obligations of body**

**(2)** The body that validates or verifies the application or report, as the case may be, must

- (a)** assess whether any interpolation method used by the person that is making the application or is submitting the report is appropriate;
- (b)** identify any data gaps that were not identified by the person that is making the application or is submitting the report;
- (c)** use an interpolation method to approximate any missing data that were not approximated by the person that is making the application or is submitting the report; and
- (d)** indicate in their opinion issued under section 146 whether the gaps in the evidence provided by the person that is making the application or is submitting the report are material.

**Materiality**

**(3)** For the purpose of subsections (2), a data gap meets the materiality threshold if

- (a)** it represents more than 1% of the reported information; or
- (b)** in the case of a carbon intensity value for a low carbon intensity fuel, it represents 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

**Calculation of uncertainty**

**144** A body that validates or verifies an application or report must determine the uncertainty that is caused by the measurement method used to produce the reported value, calculate the manner in which such uncertainties propagate and indicate the method used to calculate the uncertainty.

**Qualitative misstatements — declaration**

**145 (1)** A declaration referred to in paragraph 49(2)(a) contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

- (a)** there is a misclassification of the type of feedstock referred to in the declaration;
- (b)** the declaration does not satisfy the requirements of section 50;
- (c)** the declaration indicates, without evidence, that an authorization was provided under subsection 35(2); or

**Données manquantes — obligations de l'organisme**

**(2)** L'organisme qui valide ou vérifie une demande ou un rapport doit, à la fois :

- a)** évaluer si toute méthode d'interpolation utilisée par la personne présentant la demande ou transmettant le rapport est appropriée;
- b)** trouver les données manquantes qui n'ont pas été fournies par la personne présentant la demande ou transmettant le rapport;
- c)** évaluer approximativement au moyen d'une méthode d'interpolation les données manquantes qui n'ont pas été approximées par la personne présentant la demande ou transmettant le rapport;
- d)** indiquer dans son avis rendu aux termes de l'article 146 si les données manquantes dans les éléments de preuve fournis par la personne présentant la demande ou transmettant le rapport sont d'une importance significative.

**Importance significative**

**(3)** Pour l'application du paragraphe (2), les données manquantes sont d'une importance significative si elles représentent :

- a)** plus de 1 % des renseignements déclarés dans la demande ou le rapport;
- b)** dans le cas d'une valeur d'intensité en carbone pour un combustible à faible intensité en carbone, 1 gCO<sub>2</sub>e/MJ.

**Calcul des incertitudes**

**144** L'organisme qui valide ou vérifie une demande ou un rapport détermine les incertitudes provenant de la méthode de mesure utilisée pour l'établissement de la valeur indiquée dans le rapport ou la demande, calcule la propagation de l'incertitude et indique la méthode utilisée pour calculer l'incertitude.

**Inexactitudes qualitatives — déclaration**

**145 (1)** La déclaration visée à l'alinéa 49(2)a présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a)** la classification du type de charges d'alimentation visée par la déclaration est erronée;
- b)** la déclaration ne satisfait pas aux exigences de l'article 50;
- c)** la déclaration indique, sans en fournir la preuve, que l'autorisation visée au paragraphe 35(2) a été fournie;

(d) there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the quantity of an eligible feedstock referred to in the declaration.

#### **Qualitative misstatements — emissions reduction or removal project**

(2) An application for the recognition of an emissions reduction or removal project referred to in section 29 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

(a) the project is not in accordance with the applicable emissions reduction quantification method referred to in subsection 28(2) or with these Regulations;

(b) the evidence provided does not establish that the action that allowed the project to begin to reduce, sequester or use CO<sub>2</sub>e emissions occurred on or after July 1, 2017; or

(c) the application does not satisfy the qualitative materiality thresholds set out in the emissions reduction quantification method referred to in subsection 28(2) for the type of project in question.

#### **Qualitative misstatements — carbon intensity**

(3) An application for approval of a carbon intensity referred to in section 66 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

(a) there is a misclassification of the type of a low carbon intensity fuel or of the source of electricity; and

(b) there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the carbon intensity referred to in the application.

#### **Qualitative misstatements — credit creation**

(4) An annual credit creation report referred to in section 103 or a quarterly credit creation report made in accordance with section 104 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

(a) in the case of an emissions reduction or removal project referred to in section 28

(i) the report does not establish that the project reduced the carbon intensity of a type of fuel in the liquid, gaseous or solid class, as the case may be,

(ii) there is a misclassification of the type of fuel referred to in the report,

(iii) the qualitative materiality thresholds set out in the emissions reduction quantification method referred to in subsection 28(2) for the type of project in question is exceeded,

d) la quantité des charges d'alimentation admissibles visées par la déclaration présente des incertitudes supérieures à 15 %.

#### **Inexactitudes qualitatives — projet de réduction ou de suppression des émissions**

(2) La demande de reconnaissance d'un projet visée à l'article 29 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) le projet visé par la demande n'est pas conforme au présent règlement ou à la méthode de quantification des réductions d'émissions applicable fournie par le ministre au titre du paragraphe 28(2);

b) les éléments de preuve fournis à l'appui de la demande n'établissent pas que la mesure d'exécution du projet qui permet de commencer la réduction, la séquestration ou l'utilisation des émissions de CO<sub>2</sub>e a été mise en œuvre le 1<sup>er</sup> juillet 2017 ou après cette date;

c) la demande ne satisfait pas les seuils d'inexactitude qualitative importante prévus par la méthode de quantification des réductions d'émissions fournie pour le type de projet en cause.

#### **Inexactitudes qualitatives — intensité en carbone**

(3) La demande d'approbation de l'intensité en carbone visée à l'article 66 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) la classification du type de combustible à faible intensité en carbone ou de la source d'électricité est erronée;

b) l'intensité en carbone visée par la demande présente des incertitudes supérieures à 15 %.

#### **Inexactitudes qualitatives — création des unités de conformité**

(4) Le rapport annuel de création des unités de conformité visé à l'article 103 ou les rapports trimestriels de création des unités de conformité visés à l'article 104 présentent une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) s'agissant d'un projet de réduction ou de suppression des émissions visé à l'article 28 :

(i) le rapport n'établit pas que le projet en cause a diminué l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, de la catégorie des combustibles gazeux ou de la catégorie des combustibles solides, selon le cas,

(ii) la classification du type de combustible visé par le rapport est erronée,

- (iv)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the reduction, sequestration or use of CO<sub>2</sub>e emissions referred to in the report;
- (b)** in the case of the production in Canada of low carbon intensity fuel referred to in sections 80, 81, 82, or 86
- (i)** there is a misclassification of the type of a low carbon intensity fuel referred to in the report,
- (ii)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the volume of low carbon intensity fuel produced that is referred to in the report,
- (iii)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the quantity of the eligible feedstock that is used to produce the low carbon intensity fuel that is referred to in the report,
- (iv)** the report does not establish that the low carbon intensity fuel is produced using feedstock that is described in any of paragraphs 33(1)(a), (b) and (c),
- (v)** in the case of a report that indicates that low carbon intensity fuel was produced using feedstock described in paragraph 33(1)(a), it does not establish that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times,
- (vi)** in the case of a report that indicates that low carbon intensity fuel was produced using feedstock described in paragraph 33(1)(b) or (c), it is not accompanied by declarations referred to in paragraph 49(2)(a) or those declarations do not establish that the feedstock used to produce the fuel is described in paragraph 33(1)(b) or (c) and that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times;
- (vii)** the report does not contain an alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for the approved carbon intensity of a fuel used to create compliance credits, or
- (viii)** there is no evidence the person that is submitting the report complied with subsection 51(1);
- (c)** in the case of the importing of low carbon intensity fuel referred to in section 80, 81, 82, or 86
- (i)** there is a misclassification of the type of the low carbon intensity fuel referred to in the report,
- (ii)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the volume of low carbon intensity fuel imported that is referred to in the report,
- (iii)** les seuils d'inexactitude qualitative importante prévus par la méthode de quantification des réductions d'émissions visée au paragraphe 28(2) pour le type de projet en cause sont dépassés,
- (iv)** les réductions, séquestrations ou utilisations des émissions de CO<sub>2</sub>e visées par le projet présentent des incertitudes supérieures à 15 %;
- b)** s'agissant de la production au Canada de combustibles liquides à faible intensité en carbone visés aux articles 80, 81, 82 ou 86 :
- (i)** la classification du type du combustible visé par le rapport est erronée,
- (ii)** le volume du combustible produit mentionné dans le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %,
- (iii)** la quantité admissible de charges d'alimentation qui a été utilisée pour produire le combustible et mentionnée dans le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %,
- (iv)** le rapport n'établit pas que la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible est visée aux alinéas 33(1)a, b) ou c),
- (v)** si le rapport mentionne que les combustibles sont produits en utilisant une charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)a), le rapport n'établit pas que la quantité de la charge d'alimentation admissible est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) ou (2), le cas échéant,
- (vi)** si le rapport mentionne que les combustibles sont produits en utilisant une charge d'alimentation visée aux alinéas 33(1)b) ou c), soit le rapport n'est pas accompagné des déclarations prévues à l'alinéa 49(2)a), soit les déclarations n'établissent pas que la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible est visée aux alinéas 33(1)b) ou c) et que la quantité de la charge d'alimentation admissible est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) et (2),
- (vii)** le rapport ne mentionne aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) pour le combustible pour lequel des unités de conformité sont créées,
- (viii)** aucun élément de preuve n'établit que la personne transmettant le rapport satisfait aux exigences du paragraphe 51(1);
- c)** s'agissant de l'importation de combustibles liquides à faible intensité en carbone visés aux articles 80, 81, 82 ou 86 :

**(iii)** a material balance report referred to in section 106 with respect to the low carbon intensity fuel for the relevant compliance period was not the subject of an unmodified verification opinion referred to in paragraph 146(a) or a modified verification opinion referred to in paragraph 146(b),

**(iv)** the report does not contain an alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for the approved carbon intensity of a fuel used to create compliance credits, or

**(v)** there is no evidence the person that is submitting the report complied with subsection 51(2);

**(d)** in the case of end user fuel switching referred to in section 84

**(i)** there is a misclassification of the type of a fuel referred to in the report,

**(ii)** the carbon intensity of the fuel used to create compliance credits is not determined under subsection 62(2) and the report does not contain an alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for the approved carbon intensity of the fuel, or

**(iii)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the volume of fuel referred to in the report;

**(e)** in the case of end user fuel switching referred to in section 85

**(i)** there is a misclassification of the type of a fuel referred to in the report,

**(ii)** the report does not establish that the low carbon intensity fuel is produced using feedstock that is described in any of paragraphs 33(1)(a), (b) and (c),

**(iii)** in the case of a report that indicates that low carbon intensity fuel was produced using feedstock described in paragraph 33(1)(a), it does not establish that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times,

**(iv)** in the case of a report that indicates that low carbon intensity fuel was produced using feedstock described in paragraph 33(1)(b) or (c), it is not accompanied by declarations referred to in paragraph 49(2)(a) or those declarations do not establish that the feedstock used to produce the fuel is described in paragraph 33(1)(b) or (c) and that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times;

**(v)** the report does not contain an alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for the

**(i)** la classification du type du combustible visé par le rapport est erronée,

**(ii)** le volume du combustible importé mentionné dans le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %,

**(iii)** un rapport sur le bilan matières prévu à l'article 106 relativement au combustible pour la période de conformité visée par le rapport de création n'a pas fait l'objet d'un avis favorable aux termes de l'alinéa 146a) ou d'un avis modifié aux termes de l'alinéa 146b),

**(iv)** le rapport de création ne mentionne aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) pour le combustible pour lequel des unités de conformité sont créées,

**(v)** aucun élément de preuve n'établit que la personne transmettant le rapport de création satisfait aux exigences des paragraphes 51(2);

**d)** s'agissant du changement de combustible par l'utilisateur final visé à l'article 84 :

**(i)** la classification du type de combustible visé par le rapport est erronée,

**(ii)** l'intensité en carbone du combustible utilisé pour créer les unités de conformité n'est pas celle prévue au paragraphe 62(2) et le rapport ne mentionne aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) pour le combustible,

**(iii)** le volume du combustible visé par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %;

**e)** s'agissant du changement de combustible par l'utilisateur final visé à l'article 85 :

**(i)** la classification du type de combustible visé par le rapport est erronée,

**(ii)** le rapport n'établit pas que la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible à faible intensité en carbone satisfait aux exigences des alinéas 33(1)a), b) ou c),

**(iii)** si le rapport mentionne que les combustibles à faible intensité en carbone sont produits en utilisant une charge d'alimentation visée à l'alinéa 33(1)a), le rapport n'établit pas que la quantité de la charge d'alimentation admissible est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) et (2),

**(iv)** si le rapport mentionne que les combustibles à faible intensité en carbone sont produits en utilisant

approved carbon intensity of a fuel used to create compliance credits, or

**(vi)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the volume of fuel referred to in the report;

**(f)** in the case of end user fuel switching referred to in section 87

**(i)** there is a misreporting of the province of origin of electricity referred to in the report,

**(ii)** the carbon intensity of the electricity used to create compliance credits is not determined under subsection 62(3) and the report does not contain a valid alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for the electricity's approved carbon intensity, or

**(iii)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the quantity of electricity referred to in the report;

**(g)** in the case of end user fuel switching referred to in section 88

**(i)** there is a misclassification of the type of an energy source referred to in the report,

**(ii)** there is misreporting of the province of origin of the electricity used to produce the hydrogen,

**(iii)** the carbon intensity of the hydrogen used to create compliance credits is not determined under subsection 62(2), and the report does not contain an alphanumeric identifier referred to in subsection 71(2) for its approved carbon intensity,

**(iv)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the quantity of hydrogen referred to in the report.

une charge d'alimentation visée aux alinéas 33(1)b) ou c), soit le rapport n'est pas accompagné des déclarations prévues à l'alinéa 49(2)a), soit les déclarations n'établissent pas que la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible est visée aux alinéas 33(1)b) ou c) et que la quantité de la charge d'alimentation admissible est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) et (2),

**(v)** le rapport ne mentionne aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) pour le combustible pour lequel des unités de conformité sont créées,

**(vi)** le volume du combustible à faible intensité en carbone visé par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %;

**f)** s'agissant du changement de combustible par l'utilisateur final visé à l'article 87 :

**(i)** la province d'origine de l'électricité mentionnée dans le rapport est erronée,

**(ii)** l'intensité en carbone de l'électricité utilisée pour créer les unités de conformité n'est pas celle prévue au paragraphe 62(3) et aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) n'est fourni dans le rapport,

**(iii)** la quantité d'électricité visée par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %;

**g)** s'agissant du changement de combustible par l'utilisateur final visé à l'article 88 :

**(i)** la classification du type de source d'énergie visée par le rapport est erronée,

**(ii)** la province d'origine de l'électricité utilisée pour produire l'hydrogène mentionné dans le rapport est erronée,

**(iii)** l'intensité en carbone de l'hydrogène utilisé pour créer les unités de conformité n'est pas celle prévue au paragraphe 62(2) et aucun identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée aux termes du paragraphe 71(2) n'est fourni dans le rapport,

**(iv)** la quantité d'hydrogène visée par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %.

### Qualitative misstatements — carbon intensity pathway

(5) A carbon intensity pathway report referred to in section 105 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

- (a) there is a misclassification of the type of a fuel referred to in the report;
- (b) there is a misreporting of the point of origin of the feedstock or of the mode of transport of the feedstock, or the type of thermal or electrical energy that is consumed to produce the fuel;
- (c) an expansion of a facility at which the fuel is produced increases its production capacity by more than 10% during a compliance period; or
- (d) there is an uncertainty in the carbon intensity value that exceeds 15%.

### Qualitative misstatements — material balance report

(6) A material balance report referred to in section 106 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

- (a) the report does not establish that the low carbon intensity fuel is produced using a feedstock described in paragraph 33(1)(a), (b) or (c) and that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times;
- (b) in the case of a report that indicates that low carbon intensity fuel was produced using feedstock described in paragraph 33(1)(b) or (c), it is not accompanied by declarations referred to in paragraph 49(2)(a) or those declarations do not establish that the feedstock used to produce the fuel is described in paragraph 33(1)(b) or (c) and that the quantity of the eligible feedstock used to produce the fuel was calculated in accordance with subsections 34(1) and (2) at all relevant times;
- (c) there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the quantity of an eligible feedstock referred to in the report; or
- (d) there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the maximum volume of a low carbon intensity fuel, calculated in accordance with subsection 32(1).

### Qualitative misstatements — revenue report

(7) A compliance credits revenue report referred to in section 107 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

- (a) there is an error in the date on which revenue was received that exceeds 5 working days;

### Inexactitudes qualitatives — filières d'intensité en carbone

(5) Un rapport sur les filières d'intensité en carbone visé à l'article 105 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) la classification du type de combustible visé par le rapport est erronée;
- b) le point d'origine de la charge d'alimentation ou le mode de transport de la charge d'alimentation ou du type d'énergie thermique ou électrique utilisée pour produire le combustible est erroné;
- c) l'agrandissement de l'installation où le combustible est produit augmente sa capacité de production de plus de 10 % au cours de la période de conformité visée par le rapport;
- d) l'intensité en carbone du combustible visée par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %.

### Inexactitudes qualitatives — bilan matières

(6) Le rapport sur le bilan matières visé à l'article 106 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) s'agissant d'un combustible à faible intensité en carbone, le rapport n'établit pas que le combustible est produit en utilisant une charge d'alimentation visée aux alinéas 33(1)a), b) ou c) et dont la quantité utilisée pour le produire est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) ou (2), le cas échéant;
- b) si le rapport mentionne que le combustible est produit en utilisant une charge d'alimentation visée aux alinéas 33(1)b) ou c), soit le rapport n'est pas accompagné des déclarations prévues à l'alinéa 49(2)a), soit les déclarations n'établissent pas que la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible est visée aux alinéas 33(1)b) ou c) ou que la quantité de la charge d'alimentation admissible est déterminée conformément aux paragraphes 34(1) et (2);
- c) la quantité admissible de la charge d'alimentation visée par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %;
- d) le volume maximum de combustible à faible intensité en carbone déterminé conformément au paragraphe 32(1) présente des incertitudes supérieures à 15 %.

### Inexactitudes qualitatives — revenus des unités de conformité

(7) Le rapport sur les revenus des unités de conformité visé à l'article 107 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) le rapport contient une erreur de plus de cinq jours ouvrables quant à la date de perception des revenus tirés de la cession des unités de conformité;

**(b)** the report is with respect to compliance credits that were transferred more than two years before the day on which the compliance period during which the report was submitted began, and does not establish that revenue from the transfer of those compliance credits was used in accordance with one or more of paragraphs 89(1)(a), (b) or (c) no later than the second anniversary of the end of the compliance period during which the charging network operator transferred those compliance credits; or

**(c)** there is an uncertainty that exceeds 15% with respect to the number of compliance credits referred to in the report.

#### **Qualitative misstatements — compliance report**

**(8)** A compliance report referred to in section 109 contains a material qualitative misstatement in the following circumstances:

**(a)** there is an error in the identification of the account referred to in section 26 in which a compliance credit was deposited;

**(b)** there is a misclassification of a compliance credit as one that was created with respect to low carbon intensity fuel other than biodiesel and hydrogenation-derived renewable diesel;

**(c)** there is a misclassification of a compliance credit as one that was created with respect to biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel; or

**(d)** the report indicates that compliance credits were created under paragraph 101(1)(a), but does not include the receipt referred to in subsection 101(2).

#### **Qualitative misstatements — fossil fuel production**

**(9)** A fossil fuel production report referred to in section 110 contains a material qualitative misstatement if there is an incorrect identification of the point of origin of a feedstock referred to in the report.

#### **Qualitative misstatements — complementary compliance report**

**(10)** A complementary compliance report referred to in section 111 contains a material qualitative misstatement if the report indicates that compliance credits were created under paragraph 101(1)(b), but does not include the receipt referred to in subsection 101(2).

#### **Opinion**

**146** The body that validates or verifies an application or a report issues

**(a)** an unmodified opinion if it does not contain a material quantitative misstatement, material

**(b)** le rapport vise des unités de conformité cédées plus de deux ans avant la date de début de la période de conformité au cours de laquelle le rapport est transmis et n'établit pas que les revenus tirés des cessions des unités de conformité ont été utilisés conformément à au moins l'un des alinéas 89(1)a), b) ou c) au plus tard au deuxième anniversaire de la fin de la période de conformité au cours de laquelle l'exploitant d'un réseau de recharge a cédé les unités;

**(c)** le nombre d'unités de conformité cédées visées par le rapport présente des incertitudes supérieures à 15 %.

#### **Inexactitudes qualitatives — rapport de conformité**

**(8)** Le rapport de conformité visé à l'article 109 présente une inexactitude qualitative importante dans l'un ou l'autre des cas suivants :

**a)** l'identification du compte visé à l'article 26 où les unités de conformité utilisées étaient inscrites est erronée;

**b)** la classification d'une unité de conformité comme ayant été créée pour un combustible à faible intensité en carbone autre que le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation est erronée;

**c)** la classification d'une unité de conformité comme ayant été créée pour le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation est erronée;

**d)** le rapport mentionne que des unités de conformité ont été créés au titre de l'alinéa 101(1)a) sans être accompagné du reçu visé au paragraphe 101(2).

#### **Inexactitudes qualitatives — production de combustibles fossiles**

**(9)** Le rapport sur la production de combustibles fossiles visé à l'article 110 présente une inexactitude qualitative importante dans le cas d'identification incorrecte du point d'origine des charges d'alimentation visées par le rapport.

#### **Inexactitudes qualitatives — rapport de conformité complémentaire**

**(10)** Un rapport de conformité complémentaire visé à l'article 111 présente une inexactitude qualitative importante dans le cas où il mentionne que des unités de conformité ont été créés au titre de l'alinéa 101(1)b) sans être accompagné du reçu visé au paragraphe 101(2).

#### **Avis**

**146** L'organisme qui valide ou vérifie une demande ou un rapport rend les avis suivants :

**a)** un avis favorable, si le rapport ou la demande ne contient aucune inexactitude quantitative importante,

qualitative misstatement or material data gap and the person that is making the application or is submitting the report did so in accordance with these Regulations;

**(b)** a modified opinion if it does not contain a material quantitative misstatement, material qualitative misstatement or material data gap but the person that is making the application or is submitting the report did not do so in accordance with these Regulations; and

**(c)** an adverse opinion if it contains a material quantitative misstatement, material qualitative misstatement or material data gap.

### Disclaimer

**147** If the person that makes an application or submits a report does not provide the information required by these Regulations to the body that is validating or verifying it the body that is validating or verifying it must issue a disclaimer that states that an opinion cannot be provided, and the reasons for which it cannot be provided.

### Signature of opinion or disclaimer

**148 (1)** The opinion or disclaimer must be signed by the individual who acted as team leader under subsection 126(1) for the verification or validation and the individual who acted as independent reviewer under subsection 126(2).

### Chartered Professional Accountant

**(2)** An opinion or disclaimer that relates to a report submitted under section 107 or 111 must also be signed by the Chartered Professional Accountant who participated in the verification.

## Correction of Errors

### Excess credits

**149 (1)** A registered creator must, not more than five days after they learn of an error that was made in a report made in accordance with subsection 103(1) or 104(1) and that resulted in the deposit of excess credits into an account opened under section 26, send a written notice of that error to the Minister that includes

- (a)** the report which contains an error;
- (b)** the item of Schedule 8 that relates to the error and the nature of the error;
- (c)** the number of compliance credits that were created in error; and

aucune inexactitude qualitative importante ou aucune donnée manquante d'une importance significative et la personne présentant la demande ou transmettant le rapport les a préparés conformément au présent règlement;

**b)** un avis modifié, si le rapport ou la demande ne contient aucune inexactitude quantitative importante, aucune inexactitude qualitative importante ou aucune donnée manquante d'une importance significative, mais la personne présentant la demande ou transmettant le rapport ne les a pas préparés conformément au présent règlement;

**c)** un avis défavorable, si le rapport ou la demande contient des inexactitudes quantitatives importantes, des inexactitudes qualitatives importantes ou des données manquantes d'une importance significative.

### Impossibilité de rendre un avis

**147** Si la personne présentant une demande ou transmettant un rapport ne fournit pas à l'organisme de validation ou de vérification les renseignements exigés par le présent règlement, l'organisme prend une décision d'impossibilité de rendre un avis qui énonce les raisons pour lesquelles aucun avis ne peut être rendu.

### Signature de l'avis ou de la décision

**148 (1)** L'avis ou la décision de l'organisme de validation ou de vérification sont signés par l'individu qui a agi comme responsable d'équipe au titre du paragraphe 126(1) et par celui qui a agi comme examinateur indépendant au titre du paragraphe 126(2).

### Comptable professionnel agréé

**(2)** L'avis ou la décision qui vise le rapport prévu aux articles 107 et 111 est également signé par le comptable professionnel agréé qui a participé à la vérification.

## Correction d'erreurs

### Excédent d'unités de conformité

**149 (1)** Le créateur enregistré d'unités de conformité qui constate qu'une erreur est contenue dans un rapport visé aux paragraphes 103(1) et 104(1) ayant donné lieu à l'inscription d'un nombre excédentaire d'unités de conformité à l'un de ses comptes ouvert au titre de l'article 26, en avise par écrit le ministre dans les cinq jours suivant la constatation de l'erreur. L'avis contient les renseignements suivants :

- a)** le rapport qui comporte l'erreur;
- b)** la disposition de l'annexe 8 en lien avec cette erreur et la nature de l'erreur;
- c)** le nombre d'unités de conformité excédentaires qui ont été créées par erreur;



(d) the account into which the compliance credits that were created in error were deposited.

### **Exported fuels**

(2) For greater certainty, credits that were created by importing or producing fuel for use in Canada were created in error if that fuel is ever exported, even if it had not been exported when the compliance credits were created.

### **Cancellation of excess credits**

(3) Upon receipt of the written notice, the Minister must cancel any of the excess credits that remain in the registered creator's account.

### **Balancing excess credits**

**150** If any of the excess compliance credits referred to in subsection 149(1) cannot be cancelled because they are no longer in the account into which they were deposited, the registered creator must, not more than 90 days after they send the written notice in accordance with subsection 149(1), balance the number of excess compliance credits that were not cancelled by the same number of equivalent credits.

### **Notice of creation or transfer**

**151 (1)** A registered creator must, after their account contains the equivalent compliance credits required under section 150 and before the expiry of the period referred to in that section, send a written notice to the Minister that their account contains those equivalent compliance credits.

### **Cancellation of equivalent credits**

(2) Upon receipt of the written notice, the Minister must cancel the equivalent compliance credits.

### **Suspension of credits**

**152 (1)** The Minister may suspend compliance credits that have been deposited in a registered creator's account that was opened under subsection 26 if the Minister has reason to believe that a report submitted in accordance with subsection 103(1) or 104(1) contains an error that resulted in the deposit of excess compliance credits in that account.

### **Suspension of equivalent credits**

(2) If a number of the compliance credits referred to in subsection (1) are no longer in the account into which they were deposited, the Minister may suspend that number of equivalent compliance credits that are in the account or that are deposited while the Minister still has reason to believe the error referred to in subsection (1) exists.

d) le compte où les unités de conformité excédentaires sont inscrites.

### **Combustibles exportés**

(2) Il est entendu que sont créées par erreur les unités de conformité créées par la production ou l'importation de combustibles pour utilisation au Canada qui sont exportés, même si l'exportation a lieu après la création des unités.

### **Annulation des excédents**

(3) Dès la réception de l'avis, le ministre annule les unités de conformité excédentaires qui se trouvent dans le compte du créateur enregistré.

### **Compensation des excédents**

**150** Dans le cas où les unités de conformité excédentaires ne peuvent pas être annulées car elles ne se trouvent plus dans le compte du créateur enregistré à la date de réception de l'avis prévu au paragraphe 149(1), le créateur enregistré compense, au plus tard quatre-vingt-dix jours après cette date, le nombre des unités de conformité excédentaires par le même nombre d'unités de conformité équivalentes.

### **Avis au ministre**

**151 (1)** Dans le délai prévu à l'article 150, le créateur enregistré des unités de conformité avise par écrit le ministre que les unités de conformité équivalentes visées à cet article se trouvent dans son compte.

### **Annulation des unités équivalentes**

(2) Dès la réception de l'avis, le ministre annule les unités de conformité équivalentes.

### **Suspension des unités**

**152 (1)** Le ministre peut suspendre les unités de conformité inscrites à l'un des comptes du créateur enregistré ouvert au titre de l'article 26, s'il a des raisons de croire qu'un rapport visé aux paragraphes 103(1) et 104(1) comporte une erreur ayant donné lieu à l'inscription d'un nombre excédentaire de ces unités de conformité dans le compte.

### **Suspension des unités équivalentes**

(2) Dans le cas où un nombre d'unités de conformité excédentaires visées au paragraphe (1) ne se trouvent plus dans le compte du créateur enregistré, le ministre peut suspendre le même nombre d'unités de conformité équivalentes qui se trouvent dans ce compte ou qui y sont inscrites, s'il a des raisons de croire que l'erreur visée au paragraphe (1) a été commise.

**Notice of suspension**

**(3)** When the Minister suspends compliance credits in accordance with subsection (1) and the first time the Minister suspends compliance credits in accordance with subsection (2) with respect to a suspected error, the Minister must send a written notice to the registered creator that includes

- (a)** the report in which there is reason to believe an error exists;
- (b)** the item of Schedule 8 that relates to the suspected error and the nature of the suspected error;
- (c)** the number of compliance credits that may have been created in error;
- (d)** the account into which the compliance credits that may have been created were deposited;
- (e)** the number of compliance credits that are suspended in accordance with subsection (1);
- (f)** the number of equivalent compliance credits that are suspended in accordance with subsection (2), and the year those compliance credits were created; and
- (g)** an indication that the Minister will suspend additional equivalent compliance credits until the number of compliance credits that are suspended is equal to the number of compliance credits that may have been created in error.

**No use or transfer in trade**

**(4)** From the time the notice referred to in subsection (3) is sent until the suspension is lifted, the suspended compliance credits cannot be used to comply with subsection 4(1) and cannot be transferred in trade.

**Lifting of suspension**

**153 (1)** If an additional review by the Minister confirms that the report referred to in subsection 152(1) does not contain an error that resulted in the deposit of excess compliance credits, the Minister must lift the suspension of the compliance credits.

**Cancellation of excess credits**

**(2)** If an additional review by the Minister confirms that the report referred to in subsection 152(1) contains an error that resulted in the deposit of a number of excess compliance credits, the Minister must cancel that number of equivalent credits.

**Insufficient number of equivalent credits**

**154 (1)** If the number of equivalent compliance credits that must be cancelled under subsection 77(2) or 153(2) is greater than the number of equivalent compliance credits

**Avis de suspension**

**(3)** Lorsqu'il suspend les unités de conformité excédentaires au titre du paragraphe (1) ou lors de la première suspension au titre du paragraphe (2), le ministre en avise le créateur enregistré. L'avis contient les renseignements suivants :

- a)** le rapport qui, de l'avis du ministre, comporte une erreur;
- b)** la disposition de l'annexe 8 en lien avec cette erreur et la nature de l'erreur;
- c)** le nombre d'unités excédentaires qui de l'avis du ministre ont été créées par erreur;
- d)** le compte où les unités de conformité suspendues sont inscrites;
- e)** le nombre d'unités de conformité excédentaires suspendues au titre du paragraphe (1);
- f)** le nombre d'unités de conformité équivalentes suspendues au titre du paragraphe (2) et l'année de création de ces unités;
- g)** la mention que le ministre suspendra toute unité de conformité équivalente supplémentaire pour atteindre le nombre d'unités de conformité excédentaires.

**Ni utilisation ni cession**

**(4)** À compter de l'envoi de l'avis prévu au paragraphe (3), les unités de conformité suspendues ne peuvent ni être cédées, ni être utilisées pour établir la conformité avec le paragraphe 4(1) et ce, jusqu'à la levée de la suspension.

**Levée de la suspension**

**153 (1)** S'il est d'avis que le rapport mentionné au paragraphe 152(1) et ayant donné lieu à l'inscription d'un nombre excédentaire d'unités de conformité ne comporte pas d'erreur, le ministre lève la suspension.

**Annulation des excédents**

**(2)** S'il est d'avis que le rapport mentionné au paragraphe 152(1) comporte une erreur ayant donné lieu à l'inscription d'un nombre excédentaire d'unités de conformité dans le compte, le ministre annule le même nombre d'unités de conformité équivalentes qui se trouvent dans le compte du créateur enregistré.

**Nombre insuffisant d'unités équivalentes**

**154 (1)** Si le nombre d'unités de conformité devant être annulées en application des paragraphes 77(2) ou 153(2) est supérieur au nombre d'unités de conformité

in the account, the Minister must send a written notice to the registered creator that indicates the amount of the shortfall.

#### Obligation to replace credits

**(2)** The registered creator must, not more than 90 days after the written notice is sent, balance the number of excess compliance credits that were not cancelled by the same number of equivalent credits in the same account.

#### Notice of creation or transfer

**155 (1)** A registered creator must, after their account contains the equivalent compliance credits required under subsection 154(2) and before the expiry of the period referred to in that subsection, send a written notice to the Minister that their account contains those equivalent compliance credits.

#### Cancellation of credits

**(2)** Upon receipt of the written notice, the Minister must cancel the equivalent compliance credits.

#### Equivalent compliance credits

**156** For the purpose of subsection 77(2) and sections 150 to 155, a compliance credit is equivalent to an excess compliance credit if

- (a)** it is in the same account as the account in which the excess compliance credit was deposited;
- (b)** in the case of an excess compliance credit that was reported as a compliance credit that is described in subsection 11(1), the compliance credit is also described in that subsection; and
- (c)** in the case of an excess compliance credit that was reported as a compliance credit that is described in subsection 11(2), the compliance credit is also described in that subsection.

## Measurement, Samples, Reporting Format and Records

### Measurement of Volumes

#### Requirements

**157 (1)** Subject to subsections (2) and (3), any volume that a person is required to record under these Regulations must be determined

- (a)** by one or more measurement devices that comply with the *Weights and Measures Act* and the regulations made under that Act; or

équivalentes se trouvant dans le compte du créateur enregistré, le ministre en avise par écrit celui-ci et lui indique le nombre d'unités de conformité manquantes.

#### Obligation de compensation

**(2)** Dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent l'envoi de l'avis écrit visé au paragraphe (1), le créateur enregistré compense le nombre des unités de conformité excédentaires par le même nombre d'unités de conformité équivalentes.

#### Avis au ministre

**155 (1)** Dans le délai prévu au paragraphe 154(2), le créateur enregistré des unités de conformité avise par écrit le ministre que les unités de conformité équivalentes visées à ce paragraphe se trouvent dans son compte.

#### Annulation des unités équivalentes

**(2)** Dès la réception de l'avis écrit, le ministre annule les unités de conformité équivalentes.

#### Unités de conformité équivalentes

**156** Pour l'application du paragraphe 77(2) et des articles 150 à 155, les unités de conformité sont équivalentes si elles remplissent les conditions suivantes :

- a)** elles se trouvent dans le même compte que celui où les unités de conformité excédentaires étaient inscrites;
- b)** dans le cas des unités de conformité excédentaires ayant fait l'objet d'un rapport de création comme unités de conformité mentionnées au paragraphe 11(1), elles sont également visées à ce paragraphe;
- c)** dans le cas des unités de conformité excédentaires ayant fait l'objet d'un rapport de création comme unités de conformité mentionnées au paragraphe 11(2), elles sont également visées à ce paragraphe.

## Mesure des volumes et consignation des renseignements

### Mesure des volumes

#### Exigences

**157 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), tout volume qu'une personne est tenue de consigner en application du présent règlement est déterminé, selon le cas :

- a)** à l'aide d'un ou de plusieurs instruments de mesure conformes aux exigences de la *Loi sur les poids et mesures* et de ses règlements;

(b) in accordance with a measurement standard or method that is appropriate for that determination and is cited in the American Petroleum Institute's *Manual of Petroleum Measurement Standards*.

#### Non-application of subsection (1)

(2) If there is no measurement device, standard or method referred to in subsection (1) that would allow the person to determine the volume in accordance with that subsection, that person must record the volume as accurately determined by another person that is independent of them. They must record the following information obtained from the other person:

- (a) the name and civic address of the other person;
- (b) the volume, expressed in cubic metres, as determined by the other person and the type of fuel of which that the volume is composed;
- (c) the date on which and the location where the determination was made;
- (d) the measurement device, standard or method used to determine the volume; and
- (e) the type of fuel in the volume, if any, and the volume of that fuel, expressed in cubic metres.

#### Volumetric correction

(3) A volume referred to in subsection (1) must be corrected to a temperature of 15.6°C and 1 atmosphere of pressure. However, a person that imports an amount of fuel may correct the volume of the amount to 60°F, if the person records that they made the correction.

#### Cubic metres

(4) A volume that is to be recorded or reported must be in cubic metres.

#### Rounding

(5) Unless otherwise specified, a person that submits a report must round all values in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

## Electronic Reporting — Default

#### Electronic report or notice

**158 (1)** A report or notice that is required under these Regulations must be sent electronically in the form and format specified by the Minister and must bear the electronic signature of an authorized official.

(b) conformément à une norme ou méthode de mesure convenant à cette détermination et mentionnée dans le *Manual of Petroleum Measurement Standards* de l'American Petroleum Institute.

#### Non-application du paragraphe (1)

(2) Si aucun instrument, norme ou méthode visés au paragraphe (1) ne permet de déterminer le volume en application de ce paragraphe, le volume précis déterminé par une autre personne n'ayant aucun lien de dépendance avec la personne visée au paragraphe (1) ainsi que les renseignements ci-après obtenus de celle-ci sont consignés :

- a) son nom et son adresse municipale;
- b) le volume, exprimé en mètres cubes, que cette autre personne a déterminé et le type de combustible en cause;
- c) la date et le lieu de la détermination;
- d) l'instrument, la norme ou la méthode utilisés pour déterminer le volume;
- e) le cas échéant, le type de combustible en cause et son volume, exprimé en mètres cubes.

#### Correction volumétrique

(3) Le volume visé au paragraphe (1) est corrigé en fonction d'une température de 15,6 °C et 1 atmosphère. Toutefois, la personne qui importe une quantité de combustible peut en corriger le volume en fonction d'une température de 60 °F, auquel cas elle consigne la correction.

#### Mètres cubes

(4) Tout volume à consigner ou rapporter aux termes du présent règlement est exprimé en mètres cubes.

#### Arrondissement

(5) Sauf indication contraire, la personne qui transmet un rapport au titre du présent règlement arrondit toutes les valeurs dans ce rapport conformément à la section 6 de la norme ASTM E29 - 93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

## Rapports électroniques

#### Rapports et avis électroniques

**158 (1)** Les rapports ou avis exigés par le présent règlement sont transmis électroniquement selon la forme précisée par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé.

**Paper report or notice**

(2) If the Minister has not specified an electronic form and format or if it is impractical to send the report or notice electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the person's control, the report or notice must be sent on paper, signed by an authorized official, and in the form and format specified by the Minister. However, if no form and format has been so specified, it may be in any form and format.

## Record-making and Retention of Information

**When records are made**

**159** Except as otherwise provided in these Regulations, records must be made no later than 30 days after the information to be recorded becomes available.

**Retention of records**

**160 (1)** A person that is required under these Regulations to record information or keep information up-to-date or send a report or notice must keep the record or a copy of the report or notice, as well as any supporting documents that relate to the information contained in that record or copy, for ten years after they make or update the record or send the report or notice.

**Validation and verification**

(2) A validation body or verification body must, in accordance with the *Method for Validation, Verification and Certification - Clean Fuel Regulations* published by the Minister, keep the books and records they have validated, verified or certified, or a copy of those books and records, for ten years after the validation, or verification is performed.

**Projects**

(3) In addition, a record or copy of a report or notice that relates to a project referred to in paragraph 18(1)(a) or 19(a) or section 20, and supporting documents that relate to the information contained in that record or copy, must be kept for ten years after the project ceases to create compliance credits.

**Record location**

(4) A record, copy or supporting document referred to in subsection (1) or (3) that is kept by a primary supplier or registered creator must be kept at the primary supplier or registered creator's principal place of business in Canada or at any other place in Canada where it can be inspected. If the record or copy is kept at one of those other places, the primary supplier or registered creator must provide the Minister with the civic address of the place it is kept.

**Support papier**

(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet un rapport ou avis n'est pas en mesure de le faire conformément au paragraphe (1), elle le transmet sur support papier, signé par un agent autorisé et en la forme précisée par le ministre, ou autrement si aucune forme n'est précisée.

## Consignation et conservation des renseignements

**Moment de la consignation**

**159** Sauf disposition contraire du présent règlement, tout renseignement doit être consigné au plus tard trente jours après le moment où il est accessible.

**Conservation des renseignements**

**160 (1)** Toute personne tenue de consigner ou de tenir à jour des renseignements ou de transmettre un rapport ou un avis en application du présent règlement doit conserver les renseignements en cause ou la copie du rapport ou de l'avis, ainsi que tout document à l'appui, pendant dix ans suivant la consignation ou la mise à jour des renseignements ou la transmission du rapport ou de l'avis.

**Organisme de validation ou de vérification**

(2) Tout organisme de validation ou de vérification doit conserver, conformément au document intitulé *Méthodes de validation, vérification et certification — Règlement sur les combustibles propres*, publié par le ministre, les livres et registres qu'ils ont validés, vérifiés ou certifiés, ou la copie de ces livres et registres, pendant dix ans suivant la validation ou la vérification.

**Projets de réduction ou de suppression**

(3) Les renseignements, copies et documents à l'appui visés au paragraphe (1) qui concernent un projet de réduction ou de suppression des émissions visé aux alinéas 18(1)a) ou 19a) ou à l'article 20 doivent également être conservés pendant dix ans après la date à laquelle le projet cesse de créer des unités de conformité.

**Lieu de conservation**

(4) Les renseignements, copies et documents à l'appui visés aux paragraphes (1) ou (3) qui sont conservés par un fournisseur principal ou un créateur enregistré le sont à l'établissement principal de celui-ci, au Canada, ou en tout autre lieu au Canada où ils peuvent être examinés. Si les renseignements, copies et documents sont conservés à cet autre lieu, le fournisseur principal ou le créateur enregistré informe le ministre de l'adresse municipale du lieu.

**Record accessible**

**(5)** In addition to the circumstances set out in section 72, an approved carbon intensity of a low carbon intensity fuel produced by a foreign supplier ceases to be valid unless

**(a)** all records related to that fuel are kept at or accessible from the foreign supplier's principal place of business in Canada or another place in Canada where they can be inspected; and

**(b)** in the case of records that are not kept at or accessible from the foreign supplier's principal place of business in Canada, the foreign supplier informs the Minister of the civic address of the place at which they are kept or from which they are accessible.

**Copy of records**

**161** A person that is required to record information under these Regulations must, on request, provide a copy of the record to the Minister.

**Amendments**

**162** The definitions *distillate compliance period* and *gasoline compliance period* in subsection 1(1) of the *Renewable Fuels Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:

*distillate compliance period* means

**(a)** the period that begins on July 1, 2011 and that ends on December 31, 2012;

**(b)** the period that begins on January 1, 2013 and that ends on December 31, 2014; and

**(c)** after December 31, 2014, each calendar year until December 31, 2022. (*période de conformité visant le distillat*)

*gasoline compliance period* means

**(a)** the period that begins on December 15, 2010 and that ends on December 31, 2012; and

**(b)** after 2012, each calendar year until December 31, 2022. (*période de conformité visant l'essence*)

**Accessibilité des renseignements**

**(5)** En plus des circonstances prévues à l'article 72, l'intensité en carbone approuvée pour un combustible à faible intensité en carbone n'est valide que si :

**a)** tous les renseignements relatifs au combustible conservés par un fournisseur étranger le sont à l'établissement principal du fournisseur étranger au Canada, ou en tout autre lieu au Canada où ils peuvent être examinés, ou sont accessibles de cet établissement ou de cet autre lieu;

**b)** dans le cas où les renseignements sont conservés dans l'autre lieu visé à l'alinéa a) ou sont accessibles de cet autre lieu, le fournisseur étranger informe le ministre de l'adresse municipale de ce lieu.

**Demande du ministre — renseignements**

**161** Toute personne qui, en application du présent règlement, est tenue de consigner des renseignements doit en fournir la copie au ministre sur demande.

**Modifications**

**162** Les définitions de *période de conformité visant le distillat* et *période de conformité visant l'essence*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les carburants renouvelables*<sup>1</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

*période de conformité visant le distillat*

**a)** La période débutant le 1<sup>er</sup> juillet 2011 et se terminant le 31 décembre 2012;

**b)** la période débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et se terminant le 31 décembre 2014;

**c)** par la suite, chaque année civile jusqu'au 31 décembre 2022. (*distillate compliance period*)

*période de conformité visant l'essence*

**a)** La période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le 31 décembre 2012;

**b)** par la suite, chaque année civile jusqu'au 31 décembre 2022. (*gasoline compliance period*)

<sup>1</sup> SOR/2010-189

<sup>1</sup> DORS/2010-189

**163 Schedule 1 to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations*<sup>2</sup> is amended by adding the following after division 17 of part 5:**

#### **DIVISION 18**

##### ***Clean Fuel Regulations***

Item	Column 1 Provision	Column 2 Violation Type
1	9(1)	A
2	9(2)	A
3	9(3)	A
4	13(4)	B
5	15(3)	A
6	16(2)	B
7	16(4)	B
8	17(2)	B
9	17(4)	B
10	24(2)	A
11	25(1)	A
12	25(2)	A
13	25(3)	A
14	31(3)	B
15	39(1)	A
16	39(2)	A
17	39(3)	A
18	39(4)	A
19	40(1)	A
20	40(2)	A
21	46(1)	A
22	47(1)	A
23	47(2)	A
24	48	A
25	53	B
26	67(3)	B
27	73(1)	B
28	73(3)	A
29	74(1)	B
30	74(2)	B
31	74(3)	B
32	79(3)	A

**163 La partie 5 de l'annexe 1 du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*<sup>2</sup> est modifiée par adjonction, après la section 17, de ce qui suit :**

#### **SECTION 18**

##### ***Règlement sur les combustibles propres***

Article	Colonne 1 Disposition	Colonne 2 Type de violation
1	9(1)	A
2	9(2)	A
3	9(3)	A
4	13(4)	B
5	15(3)	A
6	16(2)	B
7	16(4)	B
8	17(2)	B
9	17(4)	B
10	24(2)	A
11	25(1)	A
12	25(2)	A
13	25(3)	A
14	31(3)	B
15	39(1)	A
16	39(2)	A
17	39(3)	A
18	39(4)	A
19	40(1)	A
20	40(2)	A
21	46(1)	A
22	47(1)	A
23	47(2)	A
24	48	A
25	53	B
26	67(3)	B
27	73(1)	B
28	73(3)	A
29	74(1)	B
30	74(2)	B
31	74(3)	B
32	79(3)	A

<sup>2</sup> SOR/2017-109

<sup>2</sup> DORS/2017-109

	Column 1	Column 2
Item	Provision	Violation Type
33	80(2)	A
34	84(2)	A
35	85(1)	B
36	86(1)	B
37	87(1)	B
38	87(2)	B
39	88(2)	B
40	90(1)	B
41	90(2)	B
42	91(1)	A
43	91(2)	B
44	92(1)	B
45	92(2)	B
46	93(1)	B
47	93(2)	B
48	94(1)	B
49	94(2)	B
50	150(1)	A
51	150(2)	A
52	150(3)	A

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
33	80(2)	A
34	84(2)	A
35	85(1)	B
36	86(1)	B
37	87(1)	B
38	87(2)	B
39	88(2)	B
40	90(1)	B
41	90(2)	B
42	91(1)	A
43	91(2)	B
44	92(1)	B
45	92(2)	B
46	93(1)	B
47	93(2)	B
48	94(1)	B
49	94(2)	B
50	150(1)	A
51	150(2)	A
52	150(3)	A

## Repeals

### Renewable Fuels Regulations

**164** The *Renewable Fuels Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

### Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

**165** Division 14 of part 5 of Schedule 1 to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations*<sup>2</sup> is repealed.

## Transitional Provisions

### Gasoline compliance units

**166 (1)** If, on November 30, 2023, a primary supplier owns gasoline compliance units under the *Renewable Fuels Regulations*, the number of compliance credits that is determined by the

## Abrogations

### Règlement sur les carburants renouvelables

**164** Le *Règlement sur les carburants renouvelables*<sup>1</sup> est abrogé.

### Règlement sur pénalités administratives en matière d'environnement

**165** La section 14 de la partie 5 de l'annexe 1 du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*<sup>2</sup> est abrogée.

## Dispositions transitoires

### Unités de conformité visant l'essence

**166 (1)** Si le fournisseur principal est propriétaire d'unités de conformité visant l'essence en vertu du *Règlement sur les carburants renouvelables* le 30 novembre 2023, le nombre de ces

<sup>1</sup> SOR/2010-189

<sup>2</sup> SOR/2017-109

<sup>1</sup> DORS/2010-189

<sup>2</sup> DORS/2017-109



following formula is deposited in their account opened under paragraph 26(a):

$$CI_{\text{diff}} \times (\text{GCU} \times D) \times 10^{-9}$$

where

$CI_{\text{diff}}$  is the reference carbon intensity of the liquid class referred to in item 1 of Schedule 1, less 59 g/MJ;

GCU is the number of gasoline compliance units that the primary supplier owned at the end of the trading period set out in those Regulations for the 2022 compliance period; and

D is 23,419 MJ/m<sup>3</sup>.

#### Volumetric requirement

(2) For the purpose of subsection 10(4), each credit is deemed to be created under paragraph 18(1)(b) or (c) by producing or importing an equivalent volume of low carbon intensity fuel whose fuel type is ethanol.

#### Distillate compliance units

**167 (1)** If, on November 30, 2023, a primary supplier owns distillate compliance units under the *Renewable Fuels Regulations*, the number of compliance credits that is determined by the following formula is deposited in their account opened under paragraph 26(a):

$$CI_{\text{diff}} \times (\text{DCU} \times D) \times 10^{-9}$$

where

$CI_{\text{diff}}$  is the reference carbon intensity of the liquid class referred to in item 1 of Schedule 1, less 35 g/MJ;

DCU is the number of distillate compliance units that the primary supplier owned at the end of the trading period set out in those Regulations for the 2022 compliance period; and

D is 35,057 MJ/m<sup>3</sup>.

#### Volumetric requirement

(2) For the purpose of subsection 10(4), each credit is deemed to be created under paragraph 18(1)(b) or (c) by producing or importing an equivalent volume of low carbon intensity fuel whose fuel type is biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel.

unités déterminé selon la formule ci-après est inscrit à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a) :

$$IC_{\text{diff}} \times (\text{UCE} \times D) \times 10^{-9}$$

où

$IC_{\text{diff}}$  représente la différence entre l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides, prévue à l'article 1 de l'annexe 1, et 59 g/MJ;

UCE le nombre d'unités de conformité visant l'essence dont le fournisseur principal était propriétaire à la fin de la période d'échange prévue à ce règlement pour la période de conformité 2022;

D 23 419 MJ/m<sup>3</sup>.

#### Exigence volumétrique

(2) Pour l'application du paragraphe 10(4), chaque unité de conformité est réputée créée au titre des alinéas 18(1)(b) ou c) par l'importation ou la production, selon le cas, d'un volume équivalent de combustible à faible intensité en carbone de type éthanol.

#### Unités de conformité visant le distillat

**167 (1)** Si le fournisseur principal est propriétaire d'unités de conformité visant le distillat en vertu du *Règlement sur les carburants renouvelables* le 30 novembre 2023, le nombre de ces unités déterminé selon la formule ci-après est inscrit à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a) :

$$IC_{\text{diff}} \times (\text{UVD} \times D) \times 10^{-9}$$

où

$IC_{\text{diff}}$  représente la différence entre l'intensité en carbone de référence pour la catégorie des combustibles liquides, prévue à l'article 1 de l'annexe 1, et 35 g/MJ;

UVD le nombre d'unités de conformité visant le distillat dont le fournisseur principal était propriétaire à la fin de la période d'échange prévue à ce règlement pour la période de conformité 2022;

D 35057 MJ/m<sup>3</sup>.

#### Exigence volumétrique

(2) Pour l'application des paragraphes 12(1) et (2), chaque unité visée au paragraphe (1) est réputée créée au titre des alinéas 18(1)(b) ou c) par l'importation ou la production, selon le cas, d'un volume équivalent de combustible à faible intensité en carbone de type biodiesel ou diesel renouvelable produit par hydrogénation.

**Request for credits**

**168** In order to obtain compliance credits in accordance with section 166 or 167, a primary supplier must provide to the Minister a form that is signed by their authorized official and contains the following information:

- (a) the number of gasoline compliance units that the primary supplier owned at the end of the trading period set out in the *Renewable Fuels Regulations* for the 2022 compliance period;
- (b) the number of distillate compliance units that the primary supplier owned at the end of the trading period set out in the *Renewable Fuels Regulations* for the 2022 compliance period; and
- (c) the number of compliance credits to be deposited in their account opened under paragraph 26(a).

**Records related to compliance units**

**169 (1)** A primary supplier that, on December 31, 2022, is required under section 38 of the *Renewable Fuels Regulations* to keep a record, a copy of a report or notice or a supporting document that is related to a gasoline compliance unit referred to in subsection 166(1) or a distillate compliance credit referred to in subsection 167(2) is required to keep those documents until March 31, 2033.

**Other records**

**(2)** A primary supplier that, on December 31, 2023, is required under that section to keep any other record or copy of a report or notice must keep that record or copy, as well as any supporting documents that relate to the information contained in it, for at least five years after they make the record or send the report or notice.

**Location of records**

**(3)** A record, a copy of a report or notice or a supporting document referred to in subsections (1) or (2) must be kept in accordance with subsection 160(4).

**Demande d'inscription — Renseignements à fournir**

**168** Le fournisseur principal qui demande l'inscription des unités de conformité au titre des articles 166 ou 167 transmet au ministre une demande écrite, signée par son représentant autorisé, qui comporte les renseignements suivants :

- a) le nombre d'unités de conformité visant l'essence dont le fournisseur principal était propriétaire à la fin de la période d'échange prévue au *Règlement sur les carburants renouvelables* pour la période de conformité 2022;
- b) le nombre d'unités de conformité visant le distillat dont le fournisseur principal était propriétaire à la fin de la période d'échange prévue à ce règlement pour la période de conformité 2022;
- c) le nombre d'unités de conformité qui seront inscrites à son compte ouvert au titre de l'alinéa 26a).

**Conservation des renseignements — unités de conformité**

**169 (1)** Le fournisseur principal qui, au 31 décembre 2022, est tenu de conserver des renseignements ou la copie d'un rapport ou d'un avis, ainsi que tout document à l'appui, conformément à l'article 38 du *Règlement sur les carburants renouvelables* relativement aux unités de conformité visant l'essence visées au paragraphe 166(1) ou aux unités de conformité visant le distillat visées au paragraphe 167(2), est tenu de les conserver jusqu'au 31 mars 2033.

**Conservation de tout autre renseignement**

**(2)** Le fournisseur principal qui, au 31 décembre 2023, est tenu de conserver des renseignements ou la copie d'un rapport ou d'un avis autres que ceux visés au paragraphe (1), ainsi que tout document à l'appui, au titre du paragraphe 38(1) du *Règlement sur les carburants renouvelables* est tenu de les conserver pendant dix ans suivant la consignation des renseignements ou la transmission du rapport ou de l'avis.

**Lieu de conservation**

**(3)** Les renseignements, copies et documents visés aux paragraphes (1) et (2) sont conservés conformément au paragraphe 160(4).



**SCHEDULE 2**

(Section 8 and subsections 80(2), 81(3) and (4), 82(2), 84(2), 85(3) and (4), 86(3), and 88(2))

**Energy Density of Fuels**

Item	Column 1 Fuel or Energy Source	Column 2 Energy Density	Column 3 Measurement Unit
1	Biogas	19.9	MJ/m <sup>3</sup>
2	Renewable Natural Gas	38	MJ/m <sup>3</sup>
3	Natural Gas	39.03	MJ/m <sup>3</sup>
4	Compressed Natural Gas	39.03	MJ/m <sup>3</sup>
5	Hydrogen	141.9	MJ/kg
6	Ethanol	23,419	MJ/m <sup>3</sup>
7	Liquefied Natural Gas	24,003	MJ/m <sup>3</sup>
8	Renewable Propane	25,310	MJ/m <sup>3</sup>
9	Liquefied Petroleum Gas	26,410	MJ/m <sup>3</sup>
10	Gasoline	33,452	MJ/m <sup>3</sup>
11	Hydrogenation-derived renewable diesel	34,921	MJ/m <sup>3</sup>
12	Biodiesel	35,183	MJ/m <sup>3</sup>
13	Biojet	37,400	MJ/m <sup>3</sup>
14	Jet fuel	37,400	MJ/m <sup>3</sup>
15	Kerosene	37,680	MJ/m <sup>3</sup>
16	Diesel fuel	38,352	MJ/m <sup>3</sup>
17	Light Fuel Oil	38,800	MJ/m <sup>3</sup>
18	Heavy Fuel Oil	42 500	MJ/m <sup>3</sup>
19	Petroleum coke	43,460	MJ/kg

**SCHEDULE 3**

(Section 9, subsection 24(2) and section 25)

## Registration Report — Information Required from a Primary Supplier or a Registered Creator

1 The following information with respect to the primary supplier or registered creator, as the case may be:

- (a) their name;

**ANNEXE 2**

(article 8 et paragraphes 80(2), 81(3) et (4), 82(2), 84(2), 85(3) et (4), 86(3), et 88(2))

**Densité énergétique des combustibles**

Article	Colonne 1 Combustible ou source d'énergie	Colonne 2 Densité énergétique	Colonne 3 Unité
1	Biogaz	19,9	MJ/m <sup>3</sup>
2	Gaz naturel renouvelable	38	MJ/m <sup>3</sup>
3	Gaz naturel	39,03	MJ/m <sup>3</sup>
4	Gaz naturel comprimé	39,03	MJ/m <sup>3</sup>
5	Hydrogène	141,9	MJ/kg
6	Éthanol	23419	MJ/m <sup>3</sup>
7	Gaz naturel liquéfié	24003	MJ/m <sup>3</sup>
8	Propane renouvelable	25310	MJ/m <sup>3</sup>
9	Gaz de pétrole liquéfié	26410	MJ/m <sup>3</sup>
10	Essence	33452	MJ/m <sup>3</sup>
11	Diesel renouvelable produit par hydrogénation	34921	MJ/m <sup>3</sup>
12	Biodiesel	35183	MJ/m <sup>3</sup>
13	Biocarburant	37400	MJ/m <sup>3</sup>
14	Carburéacteur	37400	MJ/m <sup>3</sup>
15	Kérosène	37680	MJ/m <sup>3</sup>
16	Diesel	38352	MJ/m <sup>3</sup>
17	Mazout léger	38800	MJ/m <sup>3</sup>
18	Mazout lourd	42500	MJ/m <sup>3</sup>
19	Coke de pétrole	43460	MJ/kg

**ANNEXE 3**

(article 9, paragraphe 24(2) et article 25)

## Rapport d'enregistrement — renseignements à fournir par le fournisseur principal ou le créateur enregistré

1 Les renseignements ci-après sur le fournisseur principal ou le créateur enregistré, selon le cas :

- a) son nom;

- (b)** the civic address or GPS coordinates of their facility;
- (c)** their mailing address;
- (d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
- (e)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.
- 2** The following information with respect to each facility at which the primary supplier produces fuel in the liquid class:
- (a)** its name;
- (b)** its civic address or GPS coordinates;
- (c)** its mailing address; and
- (d)** the type of fuel in the liquid class that is produced.
- 3** The name of each province into which the primary supplier imports fuel in the liquid class from outside Canada.
- 4** Which of the following methods, if any, the primary supplier or creator intends to use to create compliance credits:
- (a)** reducing the carbon intensity of a type of fuel in the liquid class by the carrying out of a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project;
- (b)** reducing the carbon intensity of a type of fuel in the gaseous class by the carrying out of a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project;
- (c)** reducing the carbon intensity of a type of fuel in the solid class by the carrying out of a CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project;
- (d)** producing a low carbon intensity liquid fuel for use as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend;
- (e)** importing a low carbon intensity liquid fuel for use as a fuel in Canada;
- (f)** producing biogas, renewable natural gas, renewable propane, or hydrogen for use as a fuel in Canada that is not destroyed;
- (g)** importing biogas, renewable natural gas, renewable propane, or hydrogen for use as a fuel in Canada whether as neat fuel or as part of a blend and is not destroyed;
- (h)** attributing a lowering of the carbon intensity of a type of fuel in the liquid class to a displacement as a result of end user fuel switching of what would otherwise be the use of a volume of a type of fuel in that class
- b)** l'adresse municipale ou les coordonnées GPS de son installation;
- c)** son adresse postale;
- d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
- e)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.
- 2** Les renseignements ci-après sur chaque installation où le fournisseur principal produit des combustibles de la catégorie des combustibles liquides :
- a)** son nom;
- b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c)** son adresse postale;
- d)** le type de combustible de la catégorie des combustibles liquides qui y est produit.
- 3** Le nom de chaque province où le fournisseur principal importe des combustibles de la catégorie des combustibles liquides en provenance de l'extérieur du Canada.
- 4** Ceux des moyens ci-après que le fournisseur principal ou le créateur enregistré a l'intention d'utiliser pour créer des unités de conformité , le cas échéant :
- a)** la diminution de l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides au moyen de la réalisation d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e;
- b)** la diminution de l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles gazeux au moyen de la réalisation d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e;
- c)** la diminution de l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles solides au moyen de la réalisation d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e reconnu;
- d)** la production de combustibles liquides à faible intensité en carbone destinés à être utilisés au Canada comme combustibles purs ou dans un mélange;
- e)** l'importation de combustibles liquides à faible intensité en carbone destinés à être utilisés comme combustible au Canada;
- f)** la production de biogaz, de gaz naturel renouvelable, de propane renouvelable ou d'hydrogène destinés à être utilisés au Canada comme combustibles et qui ne sont pas détruits;
- g)** l'importation de biogaz, de gaz naturel renouvelable, de propane renouvelable ou d'hydrogène destinés à être utilisés au Canada comme combustibles purs ou dans un mélange et qui ne sont pas détruits;

as a fuel in a vehicle in Canada by the use of a volume of liquefied petroleum gas, renewable liquefied petroleum gas, compressed natural gas, compressed renewable natural gas, liquefied natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen as a fuel in such a vehicle;

**(i)** attributing a lowering of the carbon intensity of a type of fuel in the liquid class to a displacement as a result of end user fuel switching of what would otherwise be the use of a volume of a type of fuel in the liquid class as a fuel in a vehicle in Canada by the use of electricity or hydrogen as an energy source in an electric vehicle in Canada or a hydrogen fuel cell vehicle in Canada, as the case may be; and

**(j)** using biogas in equipment to produce electricity in Canada.

**5** If an emissions reduction or removal project referred to in any of paragraphs 4(a) to (c) will be carried out at a facility, the following information with respect to the facility:

- (a)** its name;
- (b)** its civic address or GPS coordinates; and
- (c)** its mailing address.

**6** If an emissions reduction or removal project referred to in any of paragraphs 4(a) to (c) will be carried out at a location other than a facility, the following information with respect to the equipment that will be used:

- (a)** its unique alphanumeric identifier;
- (b)** the civic address or GPS coordinates at which it is located; and
- (c)** the mailing address of the person responsible for operating it.

**7** In the case of the production of a low carbon intensity fuel referred to in paragraph 4(d), the following information with respect to each facility at which the low carbon intensity fuel is produced:

- (a)** its name;
- (b)** its civic address or GPS coordinates;
- (c)** its mailing address; and
- (d)** the type of low carbon intensity fuel produced at the facility.

**h)** l'attribution d'une diminution de l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides par l'utilisation — en substitution à l'utilisation d'un volume de tout type de ces combustibles dans un véhicule au Canada, suite au changement de combustible par l'utilisateur final, — d'un volume de gaz de pétrole liquéfié, de gaz de pétrole liquéfié renouvelable, de gaz naturel comprimé, de gaz naturel renouvelable comprimé, de gaz naturel liquéfié, de gaz naturel renouvelable liquéfié, d'hydrogène comprimé ou d'hydrogène liquéfié;

**i)** l'attribution d'une diminution de l'intensité en carbone d'un type de combustible de la catégorie des combustibles liquides par l'utilisation — en substitution à l'utilisation d'un volume de tout type de ces combustibles dans un véhicule au Canada, suite au changement de combustible par l'utilisateur final — d'une autre source d'énergie, comme l'électricité ou l'hydrogène dans les véhicules électriques ou à hydrogène, selon le cas;

**j)** l'utilisation de biogaz dans un équipement de production d'électricité au Canada.

**5** Dans le cas où le projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé à l'un ou l'autre des alinéas 4a) à c) sera réalisé dans une installation, les renseignements ci-après sur cette installation :

- a)** son nom;
- b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c)** son adresse postale.

**6** Dans le cas où le projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé à l'un ou l'autre des alinéas 4a) à c) sera réalisé dans un lieu autre qu'une installation, les renseignements ci-après sur chaque équipement utilisé pour sa réalisation :

- a)** son identifiant alphanumérique unique;
- b)** son adresse municipale ou les coordonnées GPS du lieu où il est situé;
- c)** l'adresse postale de la personne responsable de son exploitation.

**7** Dans le cas de la production de combustibles liquides à faible intensité en carbone visée à l'alinéa 4d), les renseignements ci-après sur chaque installation où les combustibles sont produits :

- a)** son nom;
- b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c)** son adresse postale;
- d)** le type de combustible liquide à faible intensité en carbone produit à l'installation.

**8** In the case of the importing of a low carbon intensity fuel referred to in paragraph 4(e)

- (a) the name of each province in which the low carbon intensity fuel is imported.
- (b) for each province, the type of low carbon intensity fuel they intend to import.

**9** In the case of a displacement of fuel in the liquid class that is referred to in paragraph 4(h) or (i), as the case may be, and is the subject of an agreement referred to in section 21 of the Regulations, the following information with respect to the fuelling station or charging station at which the fuel, electricity or hydrogen that displaces the fuel in the liquid class was supplied:

- (a) its name;
- (b) its civic address or GPS coordinates;
- (c) its mailing address;
- (d) the type of fuel, if any, supplied at the station; and
- (e) whether the station is a charging station.

**10** In the case of the use of biogas to produce to electricity referred to in paragraph 4(j), the following information with respect to each facility where the electricity is produced:

- (a) its name;
- (b) its civic address or GPS coordinates;
- (c) its mailing address; and
- (d) the quantity of the equipment used to produce electricity from the biogas and a description of that equipment.

#### SCHEDULE 4

(Paragraph 29(2)(a))

### Application for Recognition of CO<sub>2</sub>e Emissions Reduction or Removal Project — Required Information

**1** The following information with respect to the applicant:

- (a) their name;
- (b) their civic address or GPS coordinates;
- (c) their postal address;
- (d) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

**8** Dans le cas de l'importation de combustibles liquides à faible intensité en carbone visée à l'alinéa 4e), les renseignements suivants :

- a) le nom de chaque province où les combustibles sont importés;
- b) pour chaque province, le type de combustible à faible intensité en carbone importé.

**9** Dans le cas où la substitution visée à l'alinéa 4h) ou i), selon le cas, fait l'objet d'un accord de création aux termes de l'article 21 du présent règlement, les renseignements ci-après sur le poste de ravitaillement ou la borne de recharge qui fournit le combustible, l'électricité ou l'hydrogène de substitution :

- a) son nom;
- b) son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c) son adresse postale;
- d) le type de combustible fourni, le cas échéant;
- e) une mention précisant s'il s'agit d'une borne de recharge.

**10** Dans le cas de l'utilisation de biogaz pour produire de l'électricité visée à l'alinéa 4j), les renseignements ci-après sur chaque installation où l'électricité est produite :

- a) son nom;
- b) son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c) son adresse postale;
- d) le nombre et la description des équipements utilisés pour la production d'électricité à partir du biogaz.

#### ANNEXE 4

(alinéa 29(2)a))

### Demande de reconnaissance d'un projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e — renseignements à fournir

**1** Renseignements sur le demandeur :

- a) son nom;
- b) son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c) son adresse postale;
- d) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

(e) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

## 2 A description of the project including

(a) the name and either civic address or GPS coordinates of each facility at which the project is to be carried out;

(b) the duration of the project and the anticipated start- and end dates for carrying out the project; and

(c) the requirements listed in the emissions reduction quantification method, including an explanation of how the project is anticipated to reduce the carbon intensity of the type of fuel in the gaseous, liquid or solid class and any supporting documents;

(d) an indication of the regulatory regime and the federal or provincial legislation under which the project operates and, if any, the federal or provincial legislation and program under which it receives funding.

## SCHEDULE 5

(Section 62 and paragraph 82(4)(a))

### Default Carbon Intensity

1 The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that is associated with the extraction or cultivation, as the case may be, of a feedstock is

(a) 0 g/MJ for a fuel produced from a feedstock sourced from the following:

- (i) animal materials, including manure,
- (ii) used animal litter or bedding that was not deliberately used for the purpose of creating fuel,
- (iii) used or inedible organics from a residential area, a retail store, a restaurant, a caterer or a food processing plant that was not deliberately used or allowed to become inedible for the purpose of creating fuel,
- (iv) used fat and used vegetable oils that were not deliberately used for the purpose of creating fuel,
- (v) used construction and demolition materials,
- (vi) industrial effluents,
- (vii) municipal wastewater,
- (viii) residues that are directly generated by agriculture, aquaculture and fisheries, but not residues from related industries or from processing,

e) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de téléco-pieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

## 2 la description du projet, y compris :

a) les nom et adresse municipale ou coordonnées GPS de chaque installation où le projet doit être réalisé;

b) la durée du projet, ainsi que les dates prévues de début et de fin de sa réalisation;

c) les exigences figurant dans la méthode de quantification des réductions d'émissions, y compris une explication de la façon dont il est prévu que le projet, une fois mis en œuvre, réduira l'intensité en carbone du type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, solides ou gazeux en cause, et tout document à l'appui;

d) l'indication du régime réglementaire et de la loi fédérale ou provinciale sous le régime de laquelle le projet fonctionne, ainsi que de la loi fédérale ou provinciale ou du programme en vertu desquels il est financé, le cas échéant.

## ANNEXE 5

(article 62 et alinéa 82(4)a))

### Intensité en carbone par défaut

1 La quantité de CO<sub>2</sub>e par mégajoule liées à l'extraction ou à la culture, selon le cas, d'une charge d'alimentation est égale à :

a) 0 g/MJ, pour le combustible produit à partir d'une charge d'alimentation qui provient de l'une des sources suivantes :

- (i) les matières animales, y compris le fumier,
- (ii) les litières usagées pour animaux qui ne sont pas volontairement rendues usagées dans le but de produire le combustible,
- (iii) les matières organiques usagées ou non comestibles provenant de zones résidentielles, de magasins de vente au détail, de restaurants, de traiteurs ou d'usines de transformation des aliments qui ne sont pas volontairement rendues usagées ou non comestibles dans le but de produire le combustible,
- (iv) les graisses et huiles végétales usagées qui ne sont pas volontairement rendues usagées dans le but de produire le combustible,
- (v) les matériaux de construction et de démolition usagés,
- (vi) les effluents industriels,



- (ix) water,
  - (x) a waste processing facility that produces biogas
  - (xi) carbon dioxide that has been captured from the atmosphere,
  - (xii) secondary forest residues that are byproducts of industrial wood-processing operations, and
  - (xiii) forest biomass from clearing activities not related to harvesting, including infrastructure installation, fire prevention and protection, pest and disease control, and road maintenance;
- (b) 25 g/MJ for a fuel produced from a feedstock sourced from crops grown solely for energy production purpose and that are not traditionally grown for food and feed purposes; and
- (c) 35 g/MJ for a fuel produced from any other feedstock.

**2** The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that represents the amount of CO<sub>2</sub>e that is released during the production of the fuel or hydrogen from the feedstock, the transportation of the feedstock and intermediary products used to produce the fuel or hydrogen, and the distribution of the fuel or hydrogen to end users is

- (a) 13 g/MJ for fuel that is produced at a facility that
- (i) has more than 50% of its thermal and electrical energy from non-fossil sources, electricity with a carbon intensity of less than 100 g CO<sub>2</sub>e/MJ, hydrogen from renewable sources, hydrogen from natural gas with carbon capture and storage, or a mix of these sources, and
  - (ii) does not use liquid or solid fossil fuels in stationary applications;
- (b) 50 g/MJ for fuel that is produced at a facility, other than one described in subparagraph (a)(i), that does not use liquid or solid fossil fuels in stationary application; and
- (c) 65 g/MJ for a fuel that is produced at any other production facility.

- (vii) les eaux usées municipales,
  - (viii) les résidus directement générés par l'agriculture, l'aquaculture et la pêche, autres que les résidus issus d'industries connexes ou de la transformation,
  - (ix) l'eau,
  - (x) les déchets provenant des installations de traitement des déchets pour la production de biogaz,
  - (xi) le dioxyde de carbone capté à partir de l'atmosphère,
  - (xii) les résidus forestiers secondaires qui constituent des sous-produits des opérations de transformation industrielle du bois,
  - (xiii) la biomasse forestière provenant des activités de défrichage sans lien avec la récolte, y compris l'installation d'infrastructures, la protection contre les incendies et leur prévention, la lutte contre les ravageurs et les maladies, ainsi que l'entretien routier;
- b) 25 g/MJ, pour le combustible produit à partir d'une charge d'alimentation provenant de récoltes qui visent uniquement la production d'énergie et ne sont pas traditionnellement utilisées à des fins alimentaires ou fourragères;
- c) 35 g/MJ, pour le combustible produit à partir de toute autre charge d'alimentation.

**2** La quantité de CO<sub>2</sub>e par mégajoule rejeté pendant la production du combustible ou de l'hydrogène à partir de la charge d'alimentation, pendant le transport de cette charge d'alimentation et des produits intermédiaires utilisés pour produire le combustible ou l'hydrogène et pendant la distribution du combustible ou de l'hydrogène à l'utilisateur final, est égale à :

- a) 13 g/MJ, pour le combustible produit à une installation qui, à la fois :
- (i) utilise de l'énergie thermique et électrique dont plus de 50 % provient de sources non fossiles, d'électricité dont l'intensité en carbone est de moins de 100 gCO<sub>2</sub>e/MJ, d'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, d'hydrogène produit à partir de gaz naturel avec captage et stockage du carbone, ou une combinaison de ces sources,
  - (ii) n'utilise pas de combustibles fossiles à l'état liquide et solide dans des applications stationnaires;
- b) 50 g/MJ, pour le combustible produit à une installation qui n'utilise pas de combustibles fossiles à l'état liquide et solide dans des applications stationnaires et qui ne satisfait pas aux exigences du sous-alinéa a)(i);
- c) 65 g/MJ, pour un combustible produit à tout autre installation de production.

**3** The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that represents the quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the compression or liquefaction process of the fuel or hydrogen is

- (a) 10 g/MJ for compressed hydrogen supplied at a hydrogen fuelling station for use as an energy source;
- (b) 40 g/MJ for liquefied hydrogen supplied at a hydrogen fuelling station for use as an energy source; and
- (c) 0 g/MJ for all other fuels, including hydrogen supplied for use as a fuel.

**4** The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that represents the additional quantity of CO<sub>2</sub>e that is associated with the production of electricity used during the production of the fuel, or hydrogen is

- (a) 25 g/MJ for hydrogen produced from electrolysis using electricity with a carbon intensity of more than 50 g/MJ but less than 100 g/MJ;
- (b) 150 g/MJ for any other hydrogen produced from electrolysis;
- (c) 0 g/MJ for any other fuel.

**5** The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that represents the additional quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the transportation of the given feedstock and intermediary products used to produce the type of fuel or hydrogen, and the distribution of the fuel or hydrogen to end users, in the case of a total transportation distance not less than 1500 km, is

- (a) 0 g/MJ for fuel or hydrogen for which the sum of the distance between the site where the feedstock was extracted or cultivated and the facility where the fuel was produced and the distance between that facility and the location where the fuel is finally distributed to end users is lower than 1500 km; and
- (b) 4 g/MJ for any other fuel or hydrogen.

**6** The quantity of CO<sub>2</sub>e per megajoule that represents the quantity of CO<sub>2</sub>e that is released during the combustion of the fuel or the use of hydrogen as an energy source, per megajoule of energy produced is

- (a) 0 g/MJ for hydrogen or CO<sub>2</sub> derived from atmospheric carbon dioxide;
- (b) 1 g/MJ for a fuel that is biogas or renewable natural gas;
- (c) 2 g/MJ for a fuel that is ethanol;
- (d) 5 g/MJ for any other fuel derived from biomass; and
- (e) 72 g/MJ for any other fuel.

**3** La quantité de CO<sub>2</sub>e par mégajoule rejeté pendant le procédé de compression ou de liquéfaction du combustible ou de l'hydrogène, est égale à :

- a) 10 g/MJ, pour l'hydrogène comprimé fourni à une station de ravitaillement en hydrogène pour une utilisation comme source d'énergie;
- b) 40 g/MJ, pour l'hydrogène liquéfié fourni à une station de ravitaillement en hydrogène pour une utilisation comme source d'énergie;
- c) 0 g/MJ, pour tout autre combustible, y compris l'hydrogène fourni pour une utilisation comme combustible.

**4** La quantité supplémentaire de CO<sub>2</sub>e par mégajoule lié à la production de l'électricité utilisée dans la production du combustible ou de l'hydrogène, est égale à :

- a) 25 g/MJ, pour l'hydrogène produit par électrolyse en utilisant de l'électricité dont l'intensité en carbone est supérieure à 50 g/MJ et inférieure à 100 g/MJ;
- b) 150 g/MJ, pour tout autre hydrogène produit par électrolyse;
- c) 0 g/MJ, pour tout autre combustible.

**5** La quantité supplémentaire de CO<sub>2</sub>e par mégajoule rejeté pendant le transport de la charge d'alimentation donnée et des produits intermédiaires utilisés pour produire le combustible ou l'hydrogène et la distribution du combustible ou de l'hydrogène à l'utilisateur final, dans le cas où la distance totale de transport n'est pas inférieure à 1500 km, est égale à :

- a) 0 g/MJ, si la somme de la distance entre le site où la charge d'alimentation est extraite ou cultivée et le lieu où l'installation de production du combustible est située et de la distance entre le lieu où l'installation de production est située et le lieu de distribution du combustible est inférieure à 1500 km;
- b) 4 g/MJ, dans tout autre cas.

**6** La quantité de CO<sub>2</sub>e par mégajoule rejeté pendant la combustion du combustible ou l'utilisation de l'hydrogène comme source d'énergie est égale à :

- a) 0 g/MJ, pour l'hydrogène ou pour le CO<sub>2</sub> qui provient du dioxyde de carbone atmosphérique;
- b) 1 g/MJ, pour le biogaz ou le gaz naturel renouvelable;
- c) 2 g/MJ, pour l'éthanol;
- d) 5 g/MJ, pour tout autre combustible provenant de biomasse;
- e) 72 g/MJ, pour tout autre combustible.

**7** The carbon intensity of fossil fuels and energy sources is equal to

- (a) 100 g/MJ for compressed hydrogen;
- (b) 130 g/MJ for liquefied hydrogen;
- (c) 75 g/MJ for propane;
- (d) 86 g/MJ for liquefied petroleum gas;
- (e) 62 g/MJ for natural gas;
- (f) 113 g/MJ for liquefied natural gas; and
- (g) 72 g/MJ for compressed natural gas.

**8** The carbon intensity of electricity in a province in which a charging station is located is

- (a) 31 g/MJ for British Columbia;
- (b) 217 g/MJ for Alberta;
- (c) 222 g/MJ for Saskatchewan;
- (d) 15 g/MJ for Manitoba;
- (e) 17 g/MJ for Ontario;
- (f) 7 g/MJ for Quebec;
- (g) 95 g/MJ for New Brunswick;
- (h) 245 g/MJ for Nova Scotia;
- (i) 71 g/MJ for Prince Edward Island;
- (j) 20 g/MJ for Newfoundland and Labrador;
- (k) 339 g/MJ for Nunavut;
- (l) 42 g/MJ for Yukon;
- (m) 75 g/MJ for the Northwest Territories.

## SCHEDULE 6

(Sections 68, 69 and 70)

# Application for Approval of Carbon Intensity

**1** The following information, if the application relates to a low carbon intensity fuel:

- (a) the name, address, telephone number and email address, if any, of the applicant;
- (b) the name and address of the applicant's authorized official;
- (c) the name of the applicant's contact person who is making the application, along with their job title, telephone number and email address;

**7** L'intensité en carbone des combustibles fossiles et sources d'énergie est égale à :

- a) 100 g/MJ, pour l'hydrogène comprimé;
- b) 130 g/MJ, pour l'hydrogène liquéfié;
- c) 75 g/MJ, pour le propane;
- d) 86 g/MJ, pour le gaz de pétrole liquéfié;
- e) 62 g/MJ, pour le gaz naturel;
- f) 113 g/MJ, pour le gaz naturel liquéfié;
- g) 72 g/MJ, pour le gaz naturel comprimé.

**8** L'intensité en carbone de l'électricité dans la province où est située la borne de recharge de véhicules électriques est :

- a) 31 g/MJ en Colombie-Britannique;
- b) 217 g/MJ en Alberta;
- c) 222 g/MJ en Saskatchewan;
- d) 15 g/MJ au Manitoba;
- e) 17 g/MJ en Ontario;
- f) 7 g/MJ au Québec;
- g) 95 g/MJ au Nouveau-Brunswick;
- h) 245 g/MJ en Nouvelle-Écosse;
- i) 71 g/MJ à l'Île-du-Prince-Édouard;
- j) 20 g/MJ à Terre-Neuve-et-Labrador;
- k) 339 g/MJ au Nunavut;
- l) 42 g/MJ au Yukon;
- m) 75 g/MJ dans les Territoires du Nord-Ouest.

## ANNEXE 6

(articles 68, 69 et 70)

# Demande d'approbation de l'intensité en carbone — Renseignements à fournir

**1** Si la demande concerne des combustibles à faible intensité en carbone, les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du demandeur;
- b) les nom et adresse de l'agent autorisé du demandeur;
- c) les nom, titre, numéro de téléphone et adresse électronique d'une personne-ressource pour le demandeur;

- (d)** the name of the facility where the fuel was produced, along with its civic address or, in the absence of a civic address, its GPS coordinates;
- (e)** the type of fuel for which the determination was made;
- (f)** the carbon intensity determined for the fuel;
- (g)** the type of feedstock used to produce the fuel;
- (h)** the region where the feedstock was extracted or cultivated, as the case may be,
- (i)** the type of thermal and electrical energy consumed in each stage of production;
- (j)** a description of any output, other than the fuel, that is produced;
- (k)** a diagram that shows the process flow used to produce the fuel; and
- (l)** for a fuel produced outside Canada, the mode of transport used to transport the fuel from the facility where it was produced to the facility in Canada where it was received, along with the name and address of that facility — or, in the absence of an address, its GPS coordinates — and the distance transported for each stage of that transportation.

**2** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with subsection 62(1) of the Regulations, the following information:

- (a)** if the application indicates that the variable  $CI_p$  that is referred to in that subsection has a value of 13 g/MJ, the percentage of the electrical and thermal energy used at the production facility that is from non-fossil sources, electricity with a carbon intensity of less than 100 g/MJ, hydrogen from renewable sources, hydrogen from natural gas with carbon capture and storage, or a mix of these sources and the estimated quantity of thermal and electrical energy from each source; and
- (b)** if the application indicates that the variable  $CI_{td}$  that is referred to in that subsection has a value of 0 g/MJ, the distance between the site where the feedstock was extracted or cultivated and the facility where the fuel was produced and the distance between that facility and the location where the fuel is finally distributed to end users.

**3** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 63 of the Regulations, the following information:

- (a)** an indication of whether the pathway from the Fuel LCA Model used for that determination is an existing pathway, a modification to an existing pathway or a new pathway;

- (d)** le nom de l'installation où le combustible est produit, ainsi que son adresse postale ou, en l'absence d'une telle adresse, ses coordonnées GPS;
- (e)** le type de combustible pour lequel la détermination a été effectuée;
- (f)** l'intensité en carbone du combustible;
- (g)** le type de charges d'alimentation utilisées pour produire le combustible;
- (h)** la région où les charges d'alimentation ont été extraites ou cultivées, selon le cas;
- (i)** le type d'énergie thermique et d'électricité utilisées à chaque étape de production;
- (j)** une description des extrants produits qui ne sont pas des combustibles, le cas échéant;
- (k)** un diagramme des procédés utilisés pour produire le combustible;
- (l)** dans le cas du combustible produit à l'extérieur du Canada, le moyen de transport utilisé pour transporter le combustible depuis l'installation où le combustible a été produit jusqu'à l'installation qui le reçoit au Canada, ainsi que les nom et adresse de cette installation, ou, en l'absence d'une telle adresse, ses coordonnées GPS, ainsi que les distances parcourues pour chaque étape du transport.

**2** Si l'intensité en carbone est déterminée conformément au paragraphe 62(1) du présent règlement, les renseignements suivants :

- (a)** si la demande mentionne que la variable  $IC_p$  de la formule prévue à ce paragraphe est égale à 13 g/MJ, le pourcentage d'énergie thermique et électrique utilisée à l'installation de production qui provient de sources non fossiles, d'électricité dont l'intensité en carbone est inférieure à 100 g/MJ, d'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, d'hydrogène produit à partir de gaz naturel avec captage et stockage du carbone, ou une combinaison de ces sources, ainsi qu'une estimation de la quantité d'énergie thermique et électrique provenant de chacune de ces sources;
- (b)** si la demande mentionne que la variable  $IC_{td}$  de la formule prévue à ce paragraphe est égale à 0 g/MJ, la distance entre le site d'extraction ou de culture de la charge d'alimentation et le lieu où est située l'installation où le combustible a été produit et la distance entre ce lieu et le lieu de distribution du combustible à l'utilisateur final.

**3** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 63 du présent règlement, la demande comporte les renseignements suivants :

- (a)** la mention de l'option utilisée pour cette détermination relativement à la filière de production provenant du modèle ACV des combustibles, à savoir une filière de production existante, la modification d'une filière de

**(b)** if the pathway from the Fuel LCA Model used for that determination is a modified pathway or a new pathway, the unique alphanumeric identifier assigned to the approved pathway under subsection 67(4) of the Regulations;

**(c)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model that was used to support that determination, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it; and

**(d)** every measurement and calculation, along with supporting documents, that is used to determine a value for the input data referred to in paragraph (c), as well as any information, including the methodology, that is used to determine that value.

**4** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 64 of the Regulations, the following information:

**(a)** the name, address, telephone number and email address, if any, of the applicant;

**(b)** the name and address of the applicant's authorized official;

**(c)** the name of the applicant's contact person who made the application, along with their job title, telephone number and email address;

**(d)** the civic address or, in the absence of a civic address, the GPS coordinates of the location where the applicant operates one or more fuelling stations, and the number of fuelling stations at that location;

**(e)** the civic address or, in the absence of a civic address, the GPS coordinates of any location, other than a fuelling station, where propane, renewable propane, natural gas, renewable natural gas or hydrogen is liquefied or compressed for use in a fuelling station;

**(f)** the type and quantity of fossil fuel supplied to vehicles at those fuelling stations;

**(g)** the type and quantity of renewable liquefied petroleum gas, compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen supplied to vehicles at those fuelling stations;

**(h)** the type and quantity of thermal and electrical energy consumed in the compression or liquefaction process along with supporting documents for each of those quantities;

**(i)** a diagram of each compression or liquefaction process;

**(j)** the carbon intensity determined for the fuel, along with an indication of whether the pathway from the Fuel LCA Model used for that determination is an existing pathway or a modification to an existing pathway

production existante ou la création d'une nouvelle filière de production;

**b)** en cas de modification d'une filière de production existante ou de création d'une nouvelle filière de production, l'identifiant alphanumérique unique assigné par le ministre à la filière de production en application du paragraphe 67(4) du présent règlement;

**c)** la copie de la filière du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination, y compris toutes les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle;

**d)** les mesures et calculs — accompagnés des pièces justificatives — utilisés pour déterminer la valeur des données visées à l'alinéa c), ainsi que les renseignements, y compris la méthode, utilisés pour déterminer cette valeur.

**4** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 64 du présent règlement, la demande comporte les renseignements suivants :

**a)** les nom, adresse, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du demandeur;

**b)** les nom et adresse de l'agent autorisé du demandeur;

**c)** les nom, titre, numéro de téléphone et adresse électronique d'une personne-ressource pour le demandeur;

**d)** l'adresse postale ou, en l'absence d'une telle adresse, les coordonnées GPS du lieu où le demandeur exploite une ou plusieurs bornes de recharge et le nombre de bornes dans ce lieu;

**e)** l'adresse postale ou, en l'absence d'une telle adresse, les coordonnées GPS du lieu — autre qu'une borne de recharge — où le propane, le propane renouvelable, le gaz naturel, le gaz naturel renouvelable ou l'hydrogène est comprimé ou liquéfié pour utilisation à la borne de recharge;

**f)** le type et la quantité de combustible fossile fournie aux véhicules à ces bornes de recharge;

**g)** le type et la quantité du gaz de pétrole liquéfié renouvelable, du gaz naturel renouvelable comprimé, du gaz naturel renouvelable liquéfié, de l'hydrogène comprimé ou de l'hydrogène liquéfié fournis aux véhicules à ces bornes de recharge;

**h)** le type et la quantité d'énergie thermique et d'électricité utilisées dans le procédé de compression ou la liquéfaction du combustible, ainsi que tout document à l'appui de cette quantité;

**i)** un diagramme des procédés utilisés pour comprimer ou liquéfier le gaz naturel;

**j)** l'intensité en carbone déterminée pour le combustible et la mention de l'option utilisée pour cette détermination relativement à la filière de production

and, in the case of a modified pathway, the unique alphanumeric identifier assigned to the approved modified pathway under subsection 67(4) of the Regulations;

**(k)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model that was used to support that determination, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it; and

**(l)** every measurement and calculation, along with supporting documents, that is used to determine a value for the input data referred to in paragraph (k) as well as any information, including the methodology, that is used to determine that value.

**5** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 65 of the Regulations, the following information:

**(a)** the name, address, telephone number and email address, if any, of the applicant;

**(b)** the name and address of the applicant's authorized official;

**(c)** the name of the applicant's contact person who made the application, along with their job title, telephone number and email address;

**(d)** the civic address or, in the absence of a civic address, the GPS coordinates of the location where the applicant operates one or more charging stations, and the number of charging stations at that location;

**(e)** the carbon intensity determined for the electricity;

**(f)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model that was used to support that determination, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it;

**(g)** every measurement and calculation, along with supporting documents, that is used to determine a value for the input data referred to in paragraph (f), as well as any information, including the methodology, that is used to determine that value; and

**(h)** the source and quantity of electrical energy supplied to electric vehicles at charging stations.

provenant du modèle ACV des combustibles, à savoir une filière de production existante ou la modification d'une filière de production existante, ainsi que, en cas de modification d'une filière de production existante, l'identifiant alphanumérique unique assigné par le ministre à la filière de production modifiée en application du paragraphe 67(4) du présent règlement;

**k)** la copie de la filière provenant du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination, y compris toutes les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle;

**l)** les mesures et calculs — accompagnées des pièces justificatives — utilisés pour déterminer la valeur des données visées à l'alinéa k), ainsi que les renseignements, y compris la méthode, utilisés pour déterminer cette valeur.

**5** Si l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 65 du présent règlement, les renseignements suivants :

**a)** les nom, adresse, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du demandeur;

**b)** les nom et adresse de l'agent autorisé du demandeur;

**c)** les nom, titre, numéro de téléphone et adresse électronique d'une personne-ressource pour le demandeur;

**d)** l'adresse postale ou, en l'absence d'une telle adresse, les coordonnées GPS du lieu où le demandeur exploite une ou plusieurs bornes de recharge et le nombre de bornes dans ce lieu;

**e)** l'intensité en carbone déterminée pour l'électricité;

**f)** la copie de la filière provenant du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination, y compris toutes les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle;

**g)** les mesures et calculs — accompagnées des pièces justificatives — utilisés pour déterminer la valeur des données visées à l'alinéa f), ainsi que les renseignements, y compris la méthode, utilisés pour déterminer cette valeur;

**h)** la source et la quantité d'électricité fournie aux véhicules électriques aux bornes de recharge.

**SCHEDULE 7**

(Subsection 96(1))

**Application for Registration  
of an Emissions Reduction  
Funding Program — Required  
Information****1** The following information with respect to the person that administers the emissions reduction funding program

- (a)** its name and civic address;
- (b)** if applicable, its business number
- (c)** the address of its website;
- (d)** its constituting documents, including any articles of incorporation, articles of amendments, partnership agreements or declaration of trust;
- (e)** its organizational chart;
- (f)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax of the authorized official;
- (g)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.
- (h)** if applicable, the names and titles of the members of its Board of Directors;
- (i)** the details of its financial and management control system;
- (j)** the details of its management practices; and
- (k)** the details of its information system.

**2** The following information with respect to the emissions reduction funding program:

- (a)** its description;
- (b)** a list of the types of projects that are eligible to be funded by the program;
- (c)** the estimated duration of the projects that will be funded;
- (d)** the policies, criteria or procedures according to which the projects will be funded;
- (e)** the policy on conflicts of interest respecting the emissions reduction funding program; and

**ANNEXE 7**

(paragraphe 96(1))

**Demande d'enregistrement  
d'un programme de  
financement des réductions  
des émissions —  
renseignements à fournir****1** Les renseignements ci-après relatifs à la personne qui administre le programme de financement des réductions des émissions :

- a)** son nom et son adresse municipale;
- b)** son numéro d'entreprise d'organisme, le cas échéant;
- c)** l'adresse de son site internet;
- d)** ses documents constitutifs, y compris ses statuts et leurs modifications, contrats de société de personnes ou déclarations de fiducie;
- e)** son organigramme;
- f)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
- g)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.
- h)** les noms et titres des membres de son conseil d'administration, le cas échéant;
- i)** la description détaillée de ses mécanismes de contrôle en matière de finances et de gestion;
- j)** la description détaillée de ses méthodes de gestion;
- k)** la description détaillée de ses systèmes d'information.

**2** Les renseignements ci-après relatifs au programme de financement des réductions des émissions :

- a)** la description du programme;
- b)** la liste des types de projets admissibles à un financement par le programme;
- c)** une estimation de la durée des projets qui seront financés par le programme;
- d)** les politiques, critères ou procédures qui s'appliquent au financement par le programme;
- e)** les politiques relatives aux conflits d'intérêts qui s'appliquent au programme;

**(f)** if the emissions reduction funding program has been operational for three or more years, the last three financial audits of the funding program; and

**(g)** if the emissions reduction funding program has been operational for less than three years, information on the financial stability and resources required for its operations.

## SCHEDULE 8

(Paragraphs 103(1)(a), 104(2)(a), 149(1)(b) and 152(3)(b))

# Credit Creation Report — Information Provided by Registered Creator

- 1** The name of the registered creator.
- 2** The following information with respect to each CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project carried out:
  - (a)** the alphanumeric identifier assigned to the project;
  - (b)** the number of provisional compliance credits created during the period referred to in the report; and
  - (c)** the requirements listed in the emissions reduction quantification method.
- 3** The following information with respect to each liquid or gaseous low carbon intensity fuel that is produced in Canada during the period referred to in the report, has a carbon intensity for which a unique alphanumeric identifier has been assigned and will result in the depositing of compliance credits in the account of the person that created them as provisional compliance credits:
  - (a)** name of the low carbon intensity fuel;
  - (b)** the alphanumeric identifier for its approved carbon intensity;
  - (c)** the number of compliance credits that were created as provisional compliance credits by producing the low carbon intensity fuel;
  - (d)** an indication of whether the feedstock used to produce the low carbon intensity fuel is referred to in paragraph 33(1)(a), (b) or (c) of the Regulations;
  - (e)** the type of feedstock used to produce the low carbon intensity fuel;
  - (f)** the energy density of the low carbon intensity fuel, expressed in megajoules per cubic metre;
  - (g)** the total volume referred to in subsection 32(1) of the Regulations, of the low carbon intensity fuel that was produced at each of the registered creator's facilities during the period;

**(f)** si le programme de financement est opérationnel depuis au moins trois ans, ses trois derniers audits financiers;

**(g)** si le programme de financement est opérationnel depuis moins de trois ans, les renseignements sur sa stabilité financière et sur les ressources nécessaires à ses opérations.

## ANNEXE 8

(alinéas 103(1)a), 104(2)a), 149(1)b) et 152(3)b))

# Rapport de création d'unités de conformité — renseignements à fournir par le créateur enregistré

- 1** Le nom du créateur enregistré.
- 2** Les renseignements ci-après sur chaque projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e réalisé :
  - a)** l'identifiant alphanumérique unique assigné au projet;
  - b)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées au cours de la période visée par le rapport;
  - c)** les exigences de la méthode de quantification des réductions d'émissions.
- 3** Les renseignements ci-après concernant chaque combustible gazeux ou liquide à faible intensité en carbone produit au Canada pendant la période visée par le rapport, dont l'intensité en carbone possède le même identifiant alphanumérique unique et pour lequel des unités de conformité seront inscrites au compte du producteur qui les a créées comme unités de conformité provisoires :
  - a)** le nom du combustible;
  - b)** l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le combustible;
  - c)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées par la production du combustible;
  - d)** une mention précisant si la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible à faible intensité en carbone est visée à l'alinéa 33(1)a), b) ou c) du présent règlement;
  - e)** le type de charges d'alimentation utilisées pour produire le combustible;
  - f)** la densité énergétique du combustible, exprimée en mégajoules par mètre cube;
  - g)** le volume total du combustible visé au paragraphe 32(1) du présent règlement produit à chaque installation du créateur enregistré pendant la période en cause;



**(h)** the volume of the low carbon intensity fuel that they produced, using feedstock referred to in subsection 33(1) of the Regulations, for the purpose of creating compliance credits;

**(i)** the quantity of the eligible feedstock, referred to in subsection 33(1) of the Regulations, that was used to produce the low carbon intensity fuel during the period;

**(j)** the quantity of the feedstock, other than the quantity of an eligible feedstock, referred to in subsection 32(1) of the Regulations, that was used to produce the low carbon intensity fuel during the period, and the type of that feedstock;

**(k)** the quantity of the eligible feedstock of the type that was used to produce the low carbon intensity fuel that was in each of the registered creator's facilities at the start of each period set out in subsection 32(2) of the Regulations, measured in kilograms for solid feedstock and cubic metres for gaseous or liquid feedstock;

**(l)** the quantity of the eligible feedstock of the type used to produce the low carbon intensity fuel that was harvested at or brought to each of those facilities during each period set out in subsection 32(2) of the Regulations, measured in kilograms for solid feedstock and cubic metres for gaseous or liquid feedstock;

**(m)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each facility in which it was produced;

**(n)** for each of the registered creator's facilities, the ratio of the quantity of the eligible feedstock used at the facility to produce the low carbon intensity fuel and the volume of that low carbon intensity fuel that is produced during each period set out in subsection 32(2) of the Regulations; and

**(o)** a description, with a list of supporting documents, of the methodology referred to in paragraph 49(2)(d) of the Regulations.

**4** The following information with respect to each liquid or gaseous low carbon intensity fuel that has a carbon intensity with a given alphanumeric identifier that is imported during the period referred to in the report and that will result in the depositing of compliance credits in the account of the person who created them as provisional compliance credits:

**(a)** the name of the low carbon intensity fuel;

**(b)** the alphanumeric identifier for its approved carbon intensity;

**(c)** the number of compliance credits that were created as provisional compliance credits by importing the low carbon intensity fuel;

**h)** Le volume de combustible à faible intensité en carbone produit en utilisant les charges d'alimentation visées au paragraphe 33(1) du présent règlement afin de créer des unités de conformité;

**i)** la quantité de charges d'alimentation admissibles visées au paragraphe 33(1) du présent règlement utilisées pour produire le combustible pendant la période en cause;

**j)** la quantité de charges d'alimentation — autre que les charges d'alimentation admissibles — visées au paragraphe 32(1) du présent règlement, utilisées pour produire le combustible pendant la période en cause;

**k)** la quantité de charges d'alimentation admissibles d'un type donné utilisées pour produire le combustible à faible intensité en carbone qui se trouvaient en stock à chaque installation du créateur enregistré au début de chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;

**l)** la quantité de charge d'alimentation admissibles d'un type donné utilisées pour produire le combustible à faible intensité en carbone et qui ont été récoltées ou reçues à chaque installation du créateur enregistré au début de chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses;

**m)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque installation où le combustible à faible intensité en carbone est produit;

**n)** pour chaque installation du créateur enregistré où est produit le combustible à faible intensité en carbone, le ratio de la quantité de charges d'alimentation admissibles utilisées à l'installation pour produire le combustible par le volume de ce combustible produit pendant chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement;

**o)** la description de la méthode visée à l'alinéa 49(2)d) du présent règlement, ainsi que les documents à l'appui.

**4** Les renseignements ci-après concernant chaque combustible gazeux ou liquide à faible intensité en carbone importé pendant la période de conformité visée par le rapport, dont l'intensité en carbone possède le même identifiant alphanumérique unique et pour lequel des unités de conformité seront inscrites au compte de l'importateur qui les a créées comme unités de conformité provisoires :

**a)** le nom du combustible;

**b)** l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le combustible;

**c)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées par l'importation du combustible pendant la période en cause;

- (d)** the energy density of the low carbon intensity fuel, expressed in megajoules per cubic metre; and
- (e)** the quantity of each low carbon intensity fuel that is imported during the period in question.
- 5** The quantity of each low carbon intensity fuel referred to in item 3 or 4 that was exported or sold for export during the compliance period.
- 6** Any request made under subsection 75 or 76 of the Regulations and, if such a request is made,
- (a)** the approved carbon intensity, the alphanumeric identifier assigned to the carbon intensity the date the application for the approval of that carbon intensity was made and the date that carbon intensity was approved by the Minister;
- (b)** the provisionally approved carbon intensity, the alphanumeric identifier assigned to that carbon intensity and the date that carbon intensity was provisionally approved by the Minister;
- (c)** the carbon intensity of the fuel, determined in accordance with section 62 of the Regulations and the date that carbon intensity was approved by the Minister;
- (d)** the shorter of the periods referred to in paragraph 75(a) or (b) or 76(a) or (b) of the Regulations, as the case may be;
- (e)** if applicable, the quantity of the fuel produced in Canada or imported during the period referred to in section 75 of the Regulations, expressed in cubic metres; and
- (f)** if applicable, the quantity of the fuel supplied to vehicles at each fuelling station during the period referred to in section 76 of the Regulations, expressed in cubic metres;
- (g)** if applicable, the total quantity of electric energy with a given carbon intensity supplied by charging stations in each province to electric vehicles during the period referred to in section 76 of the Regulations, in kilowatt-hours; and
- (h)** the number of adjusted credits to be deposited in the account of the registered creator.
- 7** If applicable, the quantity of each low carbon intensity fuel that is referred to in item 3 and for which the associated credits are to be transferred to each other participant in accordance with subsection 92(2) of the Regulations, expressed in cubic metres, the number of compliance credits created by the production or importing of that quantity, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the low carbon intensity fuel and the name of each participant to which the compliance credits are to be transferred.
- (d)** la densité énergétique du combustible, exprimée en mégajoules par mètre cube;
- (e)** la quantité du combustible.
- 5** La quantité de chaque combustible à faible intensité en carbone visé aux article 3 ou 4 qui est exporté ou vendu pour exportation au cours de la période de conformité.
- 6** Toute demande présentée au titre de l'article 75 ou 76 du présent règlement et le cas échéant :
- (a)** l'intensité en carbone approuvée, l'identifiant alphanumérique unique assigné à cette intensité, la date de la demande d'approbation et la date d'approbation par le ministre de cette intensité en carbone;
- (b)** l'intensité en carbone provisoirement approuvée, l'identifiant alphanumérique unique assigné à cette intensité et la date d'approbation par le ministre de cette intensité en carbone;
- (c)** l'intensité en carbone du combustible, déterminée conformément à l'article 62 du présent règlement et la date d'approbation par le ministre de cette intensité en carbone;
- (d)** la plus courte des périodes visées aux alinéas 75a) ou b) ou 76a) ou b) du présent règlement, selon le cas;
- (e)** la quantité de combustible produit au Canada ou importé pendant la période visée à l'article 75 du présent règlement, exprimée en mètres cubes;
- (f)** le cas échéant, la quantité de combustible fournie aux véhicules à chaque poste de ravitaillement pendant période visée à l'article 76 du présent règlement, exprimée en mètres cubes;
- (g)** le cas échéant, la quantité d'électricité avec une intensité en carbone donnée et fournie dans chaque province par des bornes de recharge à des véhicules électriques, pendant la période visée à l'article 76 du présent règlement, exprimée en kilowattheures;
- (h)** le nombre ajusté d'unités de conformité à inscrire au compte du créateur enregistré.
- 7** Le cas échéant, la quantité de chaque combustible à faible intensité en carbone, visé à l'article 3, pour laquelle un nombre correspondant d'unités de conformité est inscrit au compte d'un autre participant conformément au paragraphe 92(2) du présent règlement, exprimée en mètres cubes, ainsi que le nombre d'unités de conformité créées par la production ou l'importation de cette quantité, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le combustible et le nom de chaque participant au compte duquel les unités de conformité sont inscrites.

**8** The following information with respect to liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas for which provisional compliance credits were created as a result of end user fuel switching in accordance with subsection 84(2) of the Regulations by the owner or operator of the fuelling station during the period referred to in the report:

- (a)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each fuelling station where the fuel was supplied to vehicles;
- (b)** the number of provisional compliance credits that were created as a result of end user fuel switching in respect of the liquefied petroleum gas, compressed natural gas or liquefied natural gas, as the case may be;
- (c)** for each fuelling station referred to in paragraph (a), the name of each fuel supplied to vehicles;
- (d)** for each fuel referred to in paragraph (c)
  - (i)** the energy density, expressed in megajoules per cubic metre, as set out in Schedule 2, and
  - (ii)** the quantity supplied to vehicles, expressed in cubic metres at standard conditions.

**9** The following information with respect to renewable liquefied petroleum gas, renewable compressed natural gas, renewable liquefied natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen for which provisional credits were created as a result of end user fuel switching in accordance with subsection 85(3) of the Regulations by the owner or operator of the fuelling station during the period referred to in the report:

- (a)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each fuelling station where the fuel was supplied to vehicles;
- (b)** the number of provisional compliance credits that were created as a result of end user fuel switching in respect of the renewable liquefied petroleum gas, compressed renewable natural gas, liquefied renewable natural gas, compressed hydrogen or liquefied hydrogen, as the case may be;
- (c)** for each fuelling station referred to in paragraph (a), the name of each fuel supplied to vehicles;
- (d)** for each fuel referred to in paragraph (c)
  - (i)** the energy density, expressed in megajoules per cubic metre, as set out in Schedule 2,
  - (ii)** the quantity supplied to vehicles, expressed in cubic metres at standard conditions, and
  - (iii)** the name of the person from which the fuel was purchased.

**8** Les renseignements ci-après concernant le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel comprimé et le gaz naturel liquéfié pour lesquels des unités de conformité provisoires sont créées conformément au paragraphe 84(2) du présent règlement par le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement au cours de la période visée par le rapport à la suite d'un changement de combustible par l'utilisateur final :

- a)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque poste de ravitaillement où le combustible a été fourni à des véhicules;
- b)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées à la suite du changement de combustible par l'utilisateur final pour l'utilisation de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel comprimé et de gaz naturel liquéfié, selon le cas;
- c)** pour chaque poste de ravitaillement visé à l'alinéa a), le nom de chaque combustible fourni aux véhicules;
- d)** pour chaque combustible visé à l'alinéa c) :
  - (i)** sa densité énergétique prévue à l'annexe 2, exprimée en mégajoules par mètre cube,
  - (ii)** la quantité de ce combustible fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes dans des conditions normales.

**9** Les renseignements ci-après concernant le gaz de pétrole liquéfié renouvelable, le gaz naturel comprimé renouvelable, le gaz naturel liquéfié renouvelable, l'hydrogène comprimé ou l'hydrogène liquéfié pour lesquels des unités de conformité provisoires sont créées, conformément au paragraphe 85(3) du présent règlement, par le propriétaire ou l'exploitant d'un poste de ravitaillement au cours de la période visée par le rapport, à la suite d'un changement de combustible par l'utilisateur final :

- a)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque poste de ravitaillement où le combustible a été fourni à des véhicules;
- b)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées à la suite du changement de combustible par l'utilisateur final pour l'utilisation de gaz de pétrole liquéfié renouvelable, de gaz naturel comprimé renouvelable, de gaz naturel liquéfié renouvelable, d'hydrogène comprimé ou d'hydrogène liquéfié, selon le cas;
- c)** pour chaque poste de ravitaillement visé à l'alinéa a), le nom de chaque combustible fourni aux véhicules;
- d)** pour chaque combustible visé à l'alinéa b) :
  - (i)** sa densité énergétique prévue à l'annexe 2, exprimée en mégajoules par mètre cube,
  - (ii)** la quantité de ce combustible fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes dans des conditions normales,
  - (iii)** le nom du fournisseur de ce combustible.

**10** The following information with respect to each quantity of renewable propane, renewable natural gas or hydrogen for which provisional compliance credits were created as a result of end user fuel switching: in accordance with subsection 86(1) of the Regulations by the producer or importer of the fuel during the period referred to in the report:

- (a)** the name of the fuel;
- (b)** the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity;
- (c)** the number of provisional compliance credits that were created as a result of end user fuel switching in respect of the renewable propane, renewable natural gas or hydrogen, as the case may be;
- (d)** its energy density, expressed in megajoules per cubic metre;
- (e)** whether the fuel was produced or imported;
- (f)** if the fuel was produced, the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of the facility in which it was produced;
- (g)** the quantity of the fuel supplied to vehicles at each fuelling station, expressed in cubic metres;
- (h)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each fuelling station to which the fuel was supplied; and
- (i)** the name of the owner or operator of each fuelling station.

**11** The following information from a registered creator that is a charging network operator with respect to electricity for which provisional compliance credits were created by supplying it to an electric vehicle in accordance with subsection 87(2) of the Regulations:

- (a)** the total quantity of electric energy with a given carbon intensity supplied by charging stations in each province to electric vehicles with the same energy efficiency ratio by charging station serial number, in kilowatt-hours;
- (b)** the energy efficiency ratio of either 3 or the value specified for the class of the electric vehicle to which each quantity of electricity corresponds as set out in the Fuel LCA Model Methodology that was elected by the registered creator;
- (c)** the carbon intensity value applicable to the electricity, as elected by the registered creator in accordance with subsection 62(3) or 65(1) of the Regulations, and, if the carbon intensity is determined in accordance with subsection 65(1) of the Regulations, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity; and

**10** Les renseignements ci-après concernant le propane renouvelable, le gaz naturel renouvelable comprimé, le gaz naturel renouvelable liquéfié, l'hydrogène comprimé ou l'hydrogène liquéfié pour lesquels des unités de conformité provisoires sont créées par le producteur ou l'importateur du combustible, conformément au paragraphe 86(1) du présent règlement, au cours de la période visée par le rapport, à la suite d'un changement de combustible par l'utilisateur final :

- a)** le nom du combustible;
- b)** l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le combustible;
- c)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées à la suite du changement de combustible par l'utilisateur final pour l'utilisation de propane renouvelable, de gaz naturel renouvelable comprimé, de gaz naturel renouvelable liquéfié ou d'hydrogène, selon le cas;
- d)** la densité énergétique du combustible, exprimée en mégajoules par mètre cube;
- e)** une mention indiquant si le combustible est produit ou importé;
- f)** pour le combustible qui est produit, les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque installation où il est produit;
- g)** la quantité de combustible fournie aux véhicules, exprimée en mètres cubes;
- h)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque poste de ravitaillement auquel le combustible a été fourni;
- i)** le nom du propriétaire ou de l'exploitant du poste de ravitaillement.

**11** Dans le cas où le créateur enregistré est un exploitant d'un réseau de recharge, les renseignements ci-après concernant l'électricité fournie à des véhicules électriques — et pour laquelle des unités de conformité provisoires sont créées, conformément au paragraphe 87(2) du présent règlement :

- a)** la quantité d'énergie électrique avec une intensité en carbone donnée et fournie dans chaque province par des bornes de recharge à des véhicules électriques ayant le même rapport d'efficacité énergétique, par numéro de série des bornes de recharge et exprimée en kilowattheures;
- b)** le rapport d'efficacité énergétique, à savoir 3 ou le rapport d'efficacité énergétique prévu par la méthode du modèle ACV des combustibles pour la catégorie des véhicules électriques auxquels chaque quantité d'électricité a été fournie, selon le choix du créateur enregistré;
- c)** l'intensité en carbone de l'électricité choisie par le créateur enregistré conformément aux paragraphes 62(3) ou 65(1) du présent règlement et, dans le cas où l'intensité en carbone choisie est celle visée au

**(d)** the number of provisional compliance credits that were created by supplying electricity to electric vehicles.

**12** The following information from a registered creator that is a charging site host with respect to electricity for which provisional compliance credits were created by supplying it to an electric vehicle in accordance with subsection 87(2) of the Regulations:

- (a)** for each province in which electricity is supplied to electric vehicles
  - (i)** the carbon intensity value applicable to the electricity, as elected by the registered creator in accordance with subsection 62(3) or 65(1) of the Regulations, and, if the carbon intensity is determined in accordance with subsection 65(1) of the Regulations, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity, and
  - (ii)** the name or identifier for each charging station within the province and its serial number;
- (b)** for each charging station referred to in subparagraph (a)(ii), the quantity of electricity supplied to each class of electric vehicles as set out in the Fuel LCA Model Methodology; and
- (c)** the number of provisional compliance credits that were created by supplying electricity to electric vehicles.

**13** The following information with respect to each hydrogen fuelling station at which provisional compliance credits were created by supplying hydrogen as an energy source for hydrogen fuel cell vehicles in accordance with section 88 of the Regulations by the owner or operator of the hydrogen fuelling station, referred to in subsection 88(1) of the Regulations:

- (a)** its name, either civic address or GPS coordinates and mailing address;
- (b)** the quantity of hydrogen it supplied to light- and medium-duty vehicles;
- (c)** the quantity of hydrogen it supplied to heavy-duty vehicles;
- (d)** the carbon intensity value applicable to the hydrogen, as elected by the registered creator in accordance with subsection 62(1) or (2), 63(1) or 64(1) of the Regulations, and, if applicable, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity; and
- (e)** the number of provisional compliance credits that were created by supplying hydrogen to hydrogen fuel cell vehicles.

paragraphe 65(1) du présent règlement, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour l'électricité,

**d)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées pour la fourniture d'électricité à des véhicules électriques.

**12** Dans le cas où le créateur enregistré est l'hôte d'un site de recharge, les renseignements ci-après concernant l'électricité fournie à des véhicules électriques et pour laquelle des unités de conformité provisoires sont créées conformément au paragraphe 87(2) du présent règlement :

- a)** pour chaque province où l'électricité est fournie aux véhicules électriques :
  - (i)** l'intensité en carbone de l'électricité choisie par le créateur enregistré conformément aux paragraphes 62(3) ou 65(1) du présent règlement et, dans le cas où l'intensité en carbone choisie est celle visée au paragraphe 65(1) du présent règlement, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour l'électricité,
  - (ii)** le nom ou l'identifiant et le numéro de série de chaque borne de recharge dans la province;
- b)** la quantité d'électricité fournie à chaque catégorie de véhicule électrique mentionnée dans la méthode du modèle ACV des combustibles, pour chaque borne de recharge visée au sous-alinéa a)(ii);
- c)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées pour la fourniture d'électricité à des véhicules électriques.

**13** Les renseignements ci-après concernant chaque station de ravitaillement en hydrogène où des unités de conformité provisoires sont créées conformément à l'article 88 du présent règlement par le propriétaire ou l'exploitant de cette station visé au paragraphe 88(1) du présent règlement, pour la fourniture d'hydrogène destiné à être utilisé au Canada comme source d'énergie dans un véhicule à hydrogène :

- a)** ses nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale;
- b)** la quantité d'hydrogène fournie aux véhicules légers et aux véhicules moyens;
- c)** la quantité d'hydrogène fournie aux véhicules lourds, exprimée en kilogrammes;
- d)** l'intensité en carbone de l'hydrogène choisie par le créateur enregistré conformément aux paragraphes 62(1) ou (2), 63(1) ou 64(1) du présent règlement et, le cas échéant, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée;
- e)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées pour la fourniture d'hydrogène aux véhicules à hydrogène.

**14** The following information with respect to each quantity of electricity that is produced using biogas for which provisional compliance credits were created in accordance with subsection 82(3) of the Regulations during the period referred to in the report:

- (a)** the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the biogas;
- (b)** the carbon intensity of the electricity produced using the biogas;
- (c)** the number of compliance credits that were created as provisional compliance credits by producing the electricity; and
- (d)** the total quantity of electricity that was produced using biogas at each of the registered creator's facilities during the period.

## SCHEDULE 9

(subsection 105(2))

# Carbon Intensity Pathway Report — Required Information

**1** In the case of a fuel with an approved carbon intensity that is determined in accordance with section 62 or 63 of the Regulations

- (a)** the name of the registered creator or foreign supplier;
- (b)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each production facility in which low carbon intensity fuel was produced or received, as the case may be;
- (c)** the type of low carbon intensity fuel that was produced in Canada or imported;
- (d)** if the approved carbon intensity was determined in accordance with section 62(1) of the Regulations
  - (i)** the type of feedstock that was used to produce the fuel,
  - (ii)** the region where each of the feedstocks was extracted or cultivated, as the case may be,
  - (iii)** the type of thermal and electrical energy consumed in each stage of the production process for each of those feedstocks and for the fuel,
  - (iv)** the carbon intensity of the fuel that was approved under section 71 of the Regulations and the alphanumeric identifier that was assigned to that carbon intensity,
  - (v)** if the application for the approval of the carbon intensity indicated that the variable  $CI_p$  that is referred to in subsection 62(1) of the Regulations has a

**14** Les renseignements ci-après concernant chaque quantité d'électricité produite en utilisant du biogaz pour laquelle des unités de conformité provisoires sont créées conformément à l'article 82(3) du présent règlement au cours de la période visée par le rapport :

- a)** l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le biogaz;
- b)** l'intensité en carbone de l'électricité produite en utilisant du biogaz;
- c)** le nombre d'unités de conformité provisoires créées par la production d'électricité;
- d)** la quantité totale d'électricité produite en utilisant du biogaz à chaque installation du créateur enregistré pendant la période en cause.

## ANNEXE 9

(paragraphe 105(2))

# Rapport sur les filières d'intensité en carbone — renseignements à fournir

**1** Dans le cas du combustible dont l'intensité en carbone approuvée est déterminée conformément à l'article 62 ou 63 du présent règlement :

- a)** le nom du créateur enregistré ou du fournisseur étranger;
- b)** l'adresse municipale ou les coordonnées GPS et adresse postale de chaque installation de production où le combustible à faible intensité en carbone est produit ou reçu, selon le cas;
- c)** le type du combustible à faible intensité en carbone produit au Canada ou importé;
- d)** si l'intensité en carbone a été déterminée conformément au paragraphe 62(1) du présent règlement :
  - (i)** le type de charges d'alimentation utilisées pour produire le combustible,
  - (ii)** la région où les charges d'alimentation ont été extraites ou cultivées, selon le cas,
  - (iii)** le type d'énergie thermique et électrique utilisée à chaque étape du processus de production pour chaque charge d'alimentation et pour le combustible,
  - (iv)** l'intensité en carbone approuvée au titre de l'article 71 du présent règlement pour le combustible et l'identifiant alphanumérique unique assigné à cette intensité en carbone,
  - (v)** si la demande d'approbation de l'intensité en carbone mentionne que la variable  $IC_p$  de la formule prévue au paragraphe 62(1) du présent règlement

value of 13 g/MJ, the percentage of the electrical and thermal energy used at the production facility that is from non-fossil sources, electricity with a carbon intensity of less than 100 g/MJ, hydrogen from renewable sources, hydrogen from natural gas with carbon capture and storage, or a mix of these sources and the estimated quantity of thermal and electrical energy from each source, and

**(vi)** if the application for the approval of the carbon intensity indicated that the variable  $CI_{td}$  that is referred to in that subsection has a value of 0 g/MJ, the distance between the site where the feedstock was extracted or cultivated and the facility where the fuel was produced and the distance between that facility and the location where the fuel is finally distributed to end users;

**(e)** if the approved carbon intensity was determined in accordance with section 63 of the Regulations

**(i)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it, that was used to support the determination of the carbon intensity for the compliance period and the preceding compliance period,

**(ii)** the lifecycle carbon intensity of the fuel determined using the Fuel LCA Model, rounded to the nearest hundredth of a gram of CO<sub>2</sub>e per megajoule, and

**(iii)** if the pathway, or a modification of the pathway was approved under subsection 67(3) of the Regulations, the unique alphanumeric identifier assigned to it under subsection 67(4) of the Regulations.

**2** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 64 of the Regulations

**(a)** the name of the registered creator;

**(b)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each fuelling station and, if applicable, of each location where propane, renewable propane, natural gas, renewable natural gas or hydrogen is liquefied or compressed for use in the fuelling station;

**(c)** the type of fuel that was provided at the fuelling station;

**(d)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it, that was used to support the determination of the carbon intensity for the compliance period and the preceding compliance period;

est égale à 13 g/MJ, le pourcentage d'énergie thermique et électrique utilisée à l'installation de production qui provient de sources non fossiles, d'électricité dont l'intensité en carbone est inférieure à 100 g/MJ, d'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, d'hydrogène produit à partir de gaz naturel avec captage et stockage du carbone, ou une combinaison de ces sources, ainsi qu'une estimation de la quantité d'énergie thermique et électrique provenant de chacune de ces sources,

**(vi)** si la demande d'approbation de l'intensité en carbone mentionne que la variable  $IC_{td}$  de la formule prévue à ce paragraphe est égale à 0 g/MJ, la distance entre le site d'extraction ou de culture de la charge d'alimentation et le lieu où est située l'installation où le combustible est produit et la distance entre cette installation et le lieu de distribution du combustible à l'utilisateur final;

**e)** si l'intensité en carbone approuvée a été déterminée conformément à l'article 63 du présent règlement :

**(i)** la copie de la filière provenant du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination de l'intensité en carbone pour la période de conformité et celle qui précède, y compris les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle,

**(ii)** l'intensité en carbone du combustible déterminée en utilisant le modèle ACV des combustibles, arrondie au centième de gramme de CO<sub>2</sub>e par mégajoule,

**(iii)** l'identifiant alphanumérique unique assigné en application du paragraphe 67(4) du présent règlement à la filière de production approuvée au titre du paragraphe 67(3) du présent règlement ou à la modification approuvée de la filière de production.

**2** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 64 du présent règlement :

**a)** le nom du créateur enregistré;

**b)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque poste de ravitaillement, le cas échéant, du lieu où le propane, le propane renouvelable, le gaz naturel, le gaz naturel renouvelable ou l'hydrogène est comprimé ou liquéfié pour utilisation au poste de ravitaillement;

**c)** le type du combustible fourni au poste de ravitaillement;

**d)** la copie de la filière provenant du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination de l'intensité en carbone pour la période de conformité et celle qui précède, y compris les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle;

**(e)** the lifecycle carbon intensity of the fuel determined using the Fuel LCA Model, rounded to the nearest hundredth of a gram of CO<sub>2</sub>e per megajoule; and

**(f)** if a modification of the pathway was approved under subsection 67(3) of the Regulations, the unique alphanumeric identifier assigned to it under subsection 67(4) of the Regulations.

**3** In the case of a carbon intensity that is determined in accordance with section 65 of the Regulations

**(a)** the name of the registered creator;

**(b)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each location where the registered creator operated a charging station and the number of charging stations in each location;

**(c)** a copy of the pathway from the Fuel LCA Model, including all data that are input into the Fuel LCA Model and all results that are obtained from it, that was used to support the determination of the carbon intensity for the compliance period and the preceding compliance period; and

**(d)** the lifecycle carbon intensity of the electricity determined using the Fuel LCA Model, rounded to the nearest hundredth of a gram of CO<sub>2</sub>e per megajoule.

## SCHEDULE 10

(Subsection 106(2))

### Material Balance Report for Foreign Supplier

**1** The following information with respect to the foreign supplier:

**(a)** their name;

**(b)** their civic address or GPS coordinates;

**(c)** their mailing address;

**(d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

**(e)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**2** An indication of whether the feedstock used to produce the low carbon intensity fuel is referred to in paragraph 33(1)(a), (b) or (c) of the Regulations.

**3** The type of feedstock used to produce the fuel.

**4** The unique alphanumeric identifier assigned to the carbon intensity of the fuel under subsection 71(2) of the Regulations.

**(e)** l'intensité en carbone du combustible déterminée en utilisant le modèle ACV des combustibles, arrondie au centième de gramme de CO<sub>2</sub>e par mégajoule;

**(f)** l'identifiant alphanumérique unique assigné en application du paragraphe 67(4) du présent règlement à la modification de la filière de production approuvée en application du paragraphe 67(3) du présent règlement.

**3** Dans le cas où l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'article 65 du présent règlement :

**a)** le nom du créateur enregistré;

**b)** les nom, l'adresse postale ou, en l'absence d'une telle adresse, les coordonnées GPS du lieu où le demandeur exploite une ou plusieurs bornes de recharge et le nombre de bornes dans ce lieu;

**c)** la copie de la filière provenant du modèle ACV des combustibles utilisée pour effectuer la détermination de l'intensité en carbone pour la période de conformité et celle qui précède, y compris les données entrées dans le modèle et les résultats produits par le modèle;

**d)** l'intensité en carbone déterminée pour l'électricité en utilisant le modèle ACV des combustibles, arrondie au centième de gramme de CO<sub>2</sub>e par mégajoule.

## ANNEXE 10

(paragraphe 106(2))

### Rapport sur le bilan matières du fournisseur étranger

**1** Renseignements sur le fournisseur étranger :

**a)** son nom;

**b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;

**c)** son adresse postale;

**d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

**e)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**2** Une mention précisant si la charge d'alimentation utilisée pour produire le combustible à faible intensité de carbone est visé à l'alinéa 33(1)a), b) ou c) du présent règlement.

**3** Le type de charges d'alimentation utilisées pour produire le combustible.

**4** L'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone du combustible en application du paragraphe 71(2) du présent règlement.



**5** The total volume of the low carbon intensity fuel that was produced outside Canada using feedstock referred to in subsection 33(1) of the Regulations and imported for the purpose of creating compliance credits.

**6** For each importer to which the foreign supplier provided a quantity of the low carbon intensity fuel

(a) its name;

(b) its civic address;

(c) the unique identifier used by the foreign supplier for their internal accounting purposes for each declaration referred to in subsection 50(3) of the Regulations that was provided by the foreign supplier to the importer;

(d) the total volume of the low carbon intensity fuel that was produced using feedstock referred to in subsection 33(1) of the Regulations and was supplied to the importer.

**7** The total volume of low carbon intensity fuel referred to in subsection 32(1) of the Regulations with the same unique alphanumeric identifier that was produced at each of the foreign supplier's facilities, measured in cubic metres.

**8** The quantity of the eligible feedstock referred to in subsection 32(1) of the Regulations that was used at each of those facilities to produce that low carbon intensity fuel during the compliance period measured in kilograms for solid feedstock and in cubic metres for liquid or gaseous feedstock.

**9** The quantity of the feedstock, other than the quantity of an eligible feedstock referred to in subsection 32(1) of the Regulations, that was used at each of those facilities to produce that low carbon intensity fuel during the compliance period measured in kilograms for solid feedstock and in cubic metres for liquid or gaseous feedstock.

**10** The quantity of the eligible feedstock of the type that was used to produce that low carbon intensity fuel that was in each of those facilities at the start of each period set out in subsection 32(2) of the Regulations, measured in kilograms for solid feedstock and cubic metres for gaseous or liquid feedstock.

**11** The quantity of the eligible feedstock of the type used to produce that low carbon intensity fuel that was harvested at or brought to each of those facilities during each period set out in subsection 32(2) of the Regulations, measured in kilograms for solid feedstock and cubic metres for gaseous or liquid feedstock.

**5** Le volume total de combustible à faible intensité en carbone produit à l'extérieur du Canada en utilisant les charges d'alimentation visées au paragraphe 33(1) du présent règlement et importé afin de créer des unités de conformité.

**6** Pour chaque importateur à qui le fournisseur étranger a fourni une quantité de combustible à faible intensité en carbone :

a) son nom;

b) son adresse municipale;

c) l'identifiant unique de chaque déclaration visée au paragraphe 50(3) du présent règlement, utilisé dans la comptabilité interne du fournisseur étranger et fourni par ce dernier à l'importateur;

d) le volume total de combustible à faible intensité en carbone produit en utilisant les charges d'alimentation visées au paragraphe 33(1) du présent règlement et fourni à l'importateur.

**7** Le volume total du combustible à faible intensité en carbone visé au paragraphe 32(1) du présent règlement dont l'intensité en carbone possède le même identifiant alphanumérique unique, produit à chaque installation du fournisseur étranger et mesuré en mètres cubes.

**8** La quantité de charges d'alimentation admissibles visées au paragraphe 32(1) du présent règlement et utilisées à chaque installation du fournisseur étranger pour produire le combustible à faible intensité en carbone pendant la période de conformité, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses.

**9** La quantité de charges d'alimentation — autre que la quantité de charges d'alimentation admissibles visées au paragraphe 32(1) du présent règlement — utilisées à chaque installation du fournisseur étranger pour produire le combustible à faible intensité en carbone pendant la période de conformité, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses.

**10** La quantité de charges d'alimentation admissibles du type utilisé pour produire le combustible à faible intensité en carbone et qui se trouvaient en stock à chaque installation du fournisseur étranger au début de chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses.

**11** La quantité de charges d'alimentation admissibles du type utilisé pour produire le combustible à faible intensité en carbone et qui a été récoltée ou reçue à chaque installation du fournisseur étranger pendant chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuses.

**12** A description, with a list of supporting documents, of the methodology referred to in paragraph 49(2)(d) of the Regulations.

**13** For each of those facilities, the ratio of the quantity of the eligible feedstock used at the facility to produce that low carbon intensity fuel and the volume of that low carbon intensity fuel that is produced during each period set out in subsection 32(2) of the Regulations.

## SCHEDULE 11

(Subsection 107(2))

# Compliance Credit Revenue Report

**1** The following information with respect to the registered creator:

- (a)** their name;
- (b)** their civic address or GPS coordinates;
- (c)** their mailing address;
- (d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
- (e)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**2** The number of compliance credits the registered creator transferred during the compliance period referred to in paragraph 107(1)(a) of the Regulations.

**3** The total revenue from the transfer of the compliance credits described in item 2.

**4** The amount that the registered creator spent during each of the compliance periods referred to in paragraph 107(1)(b) of the Regulations

- (a)** expanding electric vehicle charging infrastructure, including electric vehicle charging stations and electricity distribution infrastructure that supports electric vehicle charging, in residential or public locations; and
- (b)** reducing the cost of electric vehicle ownership through financial incentives to purchase or operate an electric vehicle.

**5** A description of each activity that the registered creator carried out that is referred to in item 4.

**6** The amount of revenue from the transferring of compliance credits during the given compliance period referred to in paragraph 107(1)(b) of the Regulations that must be used in accordance with subsection 89(1) of the Regulations, and that have not yet been used.

**12** La description de la méthode visée à l'alinéa 49(2)d) du présent règlement, ainsi que les documents à l'appui.

**13** Pour chaque installation du fournisseur étranger, le ratio de la quantité de charges d'alimentation admissibles utilisées à l'installation pour produire le combustible par le volume du combustible produit pendant chaque période visée au paragraphe 32(2) du présent règlement.

## ANNEXE 11

(paragraphe 107(2))

# Rapport sur les revenus des unités de conformité

**1** Renseignements sur le créateur enregistré :

- a)** son nom;
- b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c)** son adresse postale;
- d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
- e)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**2** Nombre d'unités de conformité cédées par le créateur enregistré au cours de la période de conformité visée à l'alinéa 107(1)a) du présent règlement.

**3** Revenus totaux tirés de la cession des unités de conformité visées à l'article 2.

**4** Le montant utilisé par le créateur enregistré au soutien de chacune des activités suivantes au cours de chacune des périodes de conformité visées à l'alinéa 107(1)b) du présent règlement :

- a)** l'expansion des infrastructures de recharge des véhicules électriques — notamment les bornes de recharge et les infrastructures de distribution d'électricité permettant la recharge de véhicules électriques dans les résidences ou les lieux publics;
- b)** la réduction des coûts de propriété des véhicules électriques par des incitatifs financiers à l'achat ou à l'utilisation de tels véhicules.

**5** La description de chacune des activités que le créateur enregistré a menées et qui sont visées à l'article 4.

**6** Pour la période de conformité donnée visée à l'alinéa 107(1)b) du présent règlement, le montant des revenus tirés des cessions d'unités de conformité qui doit être utilisé conformément au paragraphe 89(1) du présent règlement et qui n'a pas été ainsi utilisé.

**7** If applicable, the amount of revenue that remains from the transferring of compliance credits in each previous compliance period.

## **SCHEDULE 12**

(Subsection 108(2))

# **Compliance Credit Balance Report — Required Information from the Registered Creator**

- 1** The name of the registered creator.
- 2** The number of compliance credits in each of their accounts opened under section 26 of the Regulations that they created as provisional compliance credits during the compliance period.
- 3** The number of compliance credits that were transferred from each of their accounts in accordance with subsection 90(4) of the Regulations during the compliance period.
- 4** The number of credits that were transferred from each of their accounts in accordance with subsection 92(2) of the Regulations during the compliance period.
- 5** For each of their accounts opened under section 26 of the Regulations, the number of compliance credits that were created as provisional compliance credits during the given compliance period or any preceding compliance period and were in the account on the June 30 that followed the end of the given compliance period.
- 6** The number of compliance credits referred to in item 5 that the registered creator pledges to offer to transfer through the compliance credit clearance mechanism in accordance with subsection 93(1) of the Regulations.
- 7** Of the compliance credits referred to in item 5, the number that were created under paragraph 18(1)(b) or (c) of the Regulations.
- 8** The number of compliance credits that were transferred during the compliance period preceding the current compliance period from their account opened under paragraph 26(a) of the Regulations in accordance with subsection 95(1) of the Regulations.

**7** Le montant des revenus provenant des cessions des unités de conformité au cours de chacune des périodes de conformité précédentes, le cas échéant.

## **ANNEXE 12**

(paragraphe 108(2))

# **Rapport sur le solde des unités de conformité — renseignements à fournir par le créateur enregistré**

- 1** Le nom du créateur enregistré.
- 2** Le nombre d'unités de conformité inscrites à chacun des comptes du créateur enregistré ouverts au titre de l'article 26 du présent règlement et que celui-ci a créées comme unités de conformité provisoires pendant la période de conformité.
- 3** Le nombre d'unités de conformité transférées de chaque compte du créateur enregistré conformément au paragraphe 90(4) du présent règlement pendant la période de conformité.
- 4** Le nombre d'unités de conformité transférées de chaque compte du créateur enregistré conformément au paragraphe 92(2) du présent règlement pendant la période de conformité.
- 5** Pour chaque compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'article 26 du présent règlement, le nombre d'unités de conformité créées comme unités de conformité provisoires pendant la période de conformité en cause ou toute période de conformité antérieure et qui étaient inscrites au compte le 30 juin suivant la fin de la période de conformité en cause.
- 6** Le nombre d'unités de conformité visées à l'article 5 que le créateur enregistré s'engage à offrir en cession sur le marché de compensation des unités de conformité conformément au paragraphe 93(1) du présent règlement.
- 7** Le nombre d'unités de conformité parmi celles visées à l'article 5 qui ont été créées au titre des alinéas 18(1)b) ou c) du présent règlement.
- 8** Le nombre d'unités de conformité transférées du compte du créateur enregistré — ouvert au titre de l'alinéa 26a) du présent règlement — pendant la période de conformité précédant la période de conformité en cause, conformément au paragraphe 95(1) du présent règlement.

**SCHEDULE 13**

(subsection 109(2))

**Compliance Report —  
Required Information from  
the Primary Supplier**

- 1** The name of the primary supplier.
- 2** The following information with respect to each type of liquid fuel that is described in paragraph 7(1)(a) or (b) of the Regulations:
  - (a)** its name;
  - (b)** in the case that the fuel is produced in Canada
    - (i)** the name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of each facility in which it was produced, and
    - (ii)** the quantity of fuel produced in each facility referred to in subparagraph (i), expressed in cubic metres;
  - (c)** in the case that the fuel was imported
    - (i)** the quantity of the fuel imported into each province, expressed in cubic metres, and its point of entry into that province,
    - (ii)** the method used to transport the fuel, and
    - (iii)** if the fuel is part of a blend, the components of that blend and the proportion of that blend that is a fossil fuel;
  - (d)** in the case of gasoline, the volume that is referred to in subsection 5(2) of the Regulations;
  - (e)** in the case of diesel and light fuel oil, the volumes that are referred to in subsection 6(2) of the Regulations;
  - (f)** for each of the primary supplier's facilities, the quantity of each type of fuel set out in paragraphs 7(2)(a) to (c) of the Regulations produced at that facility that the primary supplier is subtracting from their pool, expressed in cubic metres;
  - (g)** the quantity of each type of fuel set out in paragraphs 7(2)(a) to (c) of the Regulations imported by the primary supplier that the primary supplier is subtracting from their pool, expressed in cubic metres; and
  - (h)** the primary supplier's reduction requirement with respect to the fuel calculated under section 8 of the Regulations.
- 3** If the primary supplier made a contribution to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(a) of the Regulations
  - (a)** the name of the registered emissions reduction funding program;

**ANNEXE 13**

(paragraphe 109(2))

**Rapport de conformité —  
renseignements à fournir par  
le fournisseur principal**

- 1** Le nom du fournisseur principal.
- 2** Les renseignements ci-après concernant chaque combustible visé aux alinéas 7(1)a) ou b) du présent règlement :
  - a)** son nom;
  - b)** si le combustible est produit au Canada :
    - (i)** les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de chaque installation où il est produit,
    - (ii)** la quantité de combustible qui est produite à chaque installation visée au sous-alinéa (i), exprimée en mètres cubes;
  - c)** si le combustible est importé :
    - (i)** la quantité qui est importée dans chaque province, exprimée en mètres cubes, et le point d'entrée dans la province,
    - (ii)** les moyens utilisés pour le transport du combustible,
    - (iii)** si le combustible fait partie d'un mélange, les composants du mélange et la proportion de combustible fossile dans le mélange;
  - d)** s'agissant d'essence, le volume visé au paragraphe 5(2) du présent règlement;
  - e)** s'agissant de diesel et de mazout léger, le volume visé au paragraphe 6(2) du présent règlement;
  - f)** pour chaque installation du fournisseur principal, la quantité de chaque type de combustible visé aux alinéas 7(2)a) à c) du présent règlement qui est produit à l'installation et que le fournisseur principal a soustrait de ses stocks, exprimée en mètres cubes;
  - g)** la quantité de chaque type de combustible visé aux alinéas 7(2)a) à c) du présent règlement qui est importé par le fournisseur principal et que celui-ci a soustrait de ses stocks exprimée en mètres cubes;
  - h)** l'exigence de réduction du fournisseur principal à l'égard du combustible, calculée conformément à l'article 8 du présent règlement.
- 3** Si le fournisseur principal a contribué à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)a) du présent règlement :
  - a)** le nom du programme de financement des réductions des émissions enregistré;

- (b)** the amount of the contribution; and
- (c)** the number of compliance credits created by making the contribution.

**4** The following information with respect to the compliance credits that the primary supplier will use to satisfy the reduction requirement in respect of each pool of a type of fuel in the liquid class in accordance with subsection 10(1) of the Regulations:

- (a)** the number of compliance credits from each of the primary supplier's accounts that will be used to reduce the reduction requirement;
- (b)** the compliance period during which each compliance credit was created as a provisional compliance credit;
- (c)** the number of compliance credits that were deposited in accordance with subsection 90(4) of the Regulations into each of the primary supplier's accounts;
- (d)** the number of compliance credits that were deposited in accordance with subsection 92(2) of the Regulations into each of the primary supplier's accounts;
- (e)** the number of the compliance credits referred to in paragraph (a) that were created with respect to biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel and, for each compliance credit, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel and the year it was created as a provisional compliance credit;
- (f)** the number of compliance credits referred to in paragraph (a) that were created with respect to a liquid low carbon intensity fuel other than biodiesel and hydrogenation-derived renewable diesel and, for each credit, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the low carbon intensity fuel and the year it was created as a provisional compliance credit.

**5** If the primary supplier, in accordance with subsection 15(1) of the Regulations, deferred satisfaction of a reduction requirement in respect of a pool of a type of fuel in the liquid class for the compliance period that immediately precedes the compliance period to which the report relates

- (a)** the number of credits that they must use in accordance with subsection 16(2) of the Regulations if they are to satisfy that reduction requirement in accordance with subsection 15(4) of the Regulations; and
- (b)** the number of credits that they will use in accordance with subsection 16(2) of the Regulations and the year each credit was created.

- b)** le montant de la contribution;
- c)** le nombre d'unités de conformité créées suite à la contribution.

**4** Les renseignements ci-après concernant les unités de conformité utilisées par le fournisseur principal pour satisfaire à l'exigence de réduction à l'égard de ses stocks d'un type donné de combustibles de la catégorie des combustibles liquides conformément au paragraphe 10(1) du présent règlement :

- a)** le nombre d'unités de conformité provenant de chaque compte du fournisseur principal et utilisées pour satisfaire à l'exigence de réduction;
- b)** la période de conformité au cours de laquelle chaque unité de conformité a été créée comme unité de conformité provisoire;
- c)** le nombre de ces unités inscrites conformément au paragraphe 90(4) du présent règlement dans chaque compte du fournisseur principal ;
- d)** le nombre de ces unités inscrites conformément au paragraphe 92(2) du présent règlement dans chaque compte du fournisseur principal ;
- e)** le nombre d'unités de conformité visées à l'alinéa a) qui ont été créées pour le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation, et, pour chaque unité de conformité, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation ainsi que l'année de sa création comme unité de conformité provisoire;
- f)** le nombre d'unités de conformité visées à l'alinéa a) qui ont été créées pour un combustible liquide à faible intensité en carbone autre que le biodiesel et le diesel renouvelable produit par hydrogénation, et, pour chaque unité de conformité, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour ce combustible à faible intensité en carbone ainsi que l'année de sa création comme unité de conformité provisoire.

**5** Si le fournisseur principal a reporté l'exigence de réduction de ses stocks de combustibles de la catégorie des combustibles liquides d'un type donné conformément au paragraphe 15(1) du présent règlement pour la période de conformité qui précède immédiatement celle pour laquelle le rapport est déposé :

- a)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal doit utiliser au titre du paragraphe 16(2) du présent règlement pour satisfaire à l'exigence de réduction conformément au paragraphe 15(4) du présent règlement;
- b)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal utilise conformément au paragraphe 16(2) du présent règlement et l'année de la création de chacune de ces unités.

**6** If the primary supplier, in accordance with subsection 15(1) of the Regulations, deferred satisfaction of a reduction requirement in respect of a pool of a type of fuel in the liquid class for the compliance period that began two years before the day on which the compliance period to which the report relates began

**(a)** the number of credits that they must use in accordance with subsection 17(2) of the Regulations to satisfy that reduction requirement in accordance with subsection 15(4) of the Regulations;

**(b)** the number of credits that they will use in accordance with subsection 17(2) of the Regulations and the year each credit was created.

**7** The number of compliance credits that will remain in each of the primary supplier's accounts after they have used credits in accordance with subsections 10(1), 16(2) and 17(2) of the Regulations.

**8** If the primary supplier requires additional compliance credits to satisfy the reduction requirement calculated under section 8 of the Regulations, whether the primary supplier is willing to have their name shared with other participants in the compliance credit clearance mechanism.

**9** The number of compliance credits referred to in item 7 that the primary supplier pledges to offer to transfer through the compliance credit clearance mechanism in accordance with subsection 93(1) of the Regulations.

**10** The quantity of each fuel referred to in paragraph 3(2)(a) to (d) of the Regulations that the primary supplier imported and subtracted from their pool of fuel in the liquid class, expressed in cubic metres.

#### SCHEDULE 14

(Subsection 110(2))

### Fossil Fuel Production Report — Information Required

**1** The following information with respect to the primary supplier:

- (a)** their name;
- (b)** their civic address or GPS coordinates;
- (c)** their mailing address;
- (d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

**6** Si le fournisseur principal a, conformément au paragraphe 15(1) du présent règlement, reporté l'exigence de réduction de ses stocks de combustibles de la catégorie des combustibles liquides d'un type donné pour la période de conformité qui a commencé deux ans avant la date du début de la période de conformité pour laquelle le rapport est déposé :

**a)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal doit utiliser au titre du paragraphe 17(2) du présent règlement pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction conformément au paragraphe 15(4) du présent règlement;

**b)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal utilisera conformément au paragraphe 17(2) du présent règlement et l'année de la création de chacune de ces unités.

**7** Le nombre d'unités de conformité qui demeurent inscrites à chaque compte du fournisseur principal après l'utilisation d'unités de conformité conformément aux paragraphes 10(1), 16(2) et 17(2) du présent règlement.

**8** Si le fournisseur principal a besoin d'unités de conformité supplémentaires pour satisfaire à l'exigence de réduction prévue à l'article 8 du présent règlement, son consentement ou son absence de consentement à la divulgation de son nom aux autres participants au marché de compensation des unités de conformité.

**9** Le nombre d'unités de conformité visées à l'article 7 que le fournisseur principal s'engage à offrir en cession sur le marché de compensation des unités de conformité conformément au paragraphe 93(1) du présent règlement.

**10** La quantité de chaque combustible visé aux alinéas 3(2)a) à d) du présent règlement qui est importé par le fournisseur principal et que celui-ci a soustrait de ses stocks de combustibles de la catégorie des combustibles liquides, exprimée en mètres cubes.

#### ANNEXE 14

(paragraphe 110(2))

### Rapport sur la production de combustibles fossiles — renseignements à fournir

**1** Les renseignements suivants sur le fournisseur principal :

- a)** son nom;
- b)** son adresse municipale ou ses coordonnées GPS;
- c)** son adresse postale;
- d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique de son agent autorisé;

- (e)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.
- 2** The name, either civic address or GPS coordinates and mailing address of the production facility.
- 3** Which of the following fuels is produced at the production facility during the compliance period:
- (a)** gasoline, other than aviation gasoline;
  - (b)** diesel;
  - (c)** kerosene;
  - (d)** light fuel oil;
  - (e)** heavy fuel oil;
  - (f)** jet fuel;
  - (g)** aviation gasoline;
  - (h)** butane and butane mixes;
  - (i)** lubricating oils and greases;
  - (j)** petroleum coke;
  - (k)** propane mixes;
  - (l)** synthetic crude oil.
- 4** For each fuel produced at the production facility during the compliance period
- (a)** its name;
  - (b)** its volumetric flow rate, expressed in cubic metres per calendar day;
  - (c)** its mass flow rate, expressed in kilograms per calendar day;
  - (d)** its density, expressed in kilograms per cubic metre;
  - (e)** its high heating value, expressed in megajoules per kilogram;
  - (f)** its low heating value, expressed in megajoules per kilogram.
- 5** The amount of each of the following that was directly emitted into the atmosphere by the production facility during the compliance period:
- (a)** carbon dioxide, expressed in tonnes;
  - (b)** methane, expressed in tonnes; and
  - (c)** nitrous oxide, expressed in tonnes.
- 6** The amount of each of the following that was produced by the production facility and sequestered or sold during the compliance period:
- (a)** carbon dioxide, expressed in tonnes;
  - (b)** methane, expressed in tonnes; and
- e)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.
- 2** Les nom, adresse municipale ou coordonnées GPS et adresse postale de l'installation de production.
- 3** Ceux des combustibles ci-après qui sont produits à l'installation de production au cours de la période de conformité :
- a)** essence autre que l'essence aviation;
  - b)** diesel;
  - c)** kérosène;
  - d)** mazout léger;
  - e)** mazout lourd;
  - f)** carburéacteur;
  - g)** essence aviation;
  - h)** butane et mélange de butane;
  - i)** lubrifiant et graisse;
  - j)** coke de pétrole;
  - k)** propane et mélange de propane;
  - l)** pétrole brut synthétique.
- 4** Pour chaque combustible produit à l'installation de production au cours de la période de conformité :
- a)** son nom;
  - b)** son débit volumique, en mètres cubes par jour civil;
  - c)** son débit massique, en kilogrammes par jour civil;
  - d)** sa masse volumique, en kilogrammes par mètre cube;
  - e)** le pouvoir calorifique supérieur, en mégajoules par kilogramme;
  - f)** le pouvoir calorifique inférieur, en mégajoules par kilogramme.
- 5** La quantité de chaque substance ci-après qui est directement rejetée dans l'atmosphère par l'installation de production au cours de la période de conformité :
- a)** le dioxyde de carbone, exprimée en tonnes;
  - b)** le méthane, exprimée en tonnes;
  - c)** l'oxyde nitreux, exprimée en tonnes.
- 6** La quantité des substances ci-après qui est produite par une installation de production et séquestrée ou vendue au cours de la période de conformité :
- a)** le dioxyde de carbone, exprimée en tonnes;
  - b)** le méthane, exprimée en tonnes;

**(c)** nitrous oxide, expressed in tonnes.

**7** The type and quantity of thermal energy consumed by the production facility per calendar day of the compliance period, expressed in cubic metres at standard conditions or kilograms, as the case may be.

**8** With respect to each source of electricity, the name of the source and the following information for the compliance period:

**(a)** the number of kilowatt-hours per calendar day that are generated outside the production facility and are used at the facility;

**(b)** the number of kilowatt-hours per calendar day that are generated at the production facility; and

**(c)** the number of kilowatt-hours per calendar day that are transferred from the production facility to another location.

**9** With respect to hydrogen, the following information for the compliance period:

**(a)** the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, per calendar day that are produced outside the production facility and are used at the facility;

**(b)** the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, per calendar day that are produced at the production facility; and

**(c)** the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, per calendar day that are transferred from the production facility to another location.

**10** With respect to steam, the following information for the compliance period:

**(a)** the amount of steam, expressed in thousands of British thermal units per calendar days, that is produced outside the production facility and are used at the facility; and

**(b)** the amount of steam, expressed in thousands of British thermal units per calendar day, that is transferred from the production facility to another location.

**11** With respect to still gas, the following information for the compliance period:

**(a)** the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, per calendar day that are produced at the production facility; and

**(b)** the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, per calendar day that are transferred from the production facility to another location.

**12** In the case of a production facility that is a refinery, the utilized capacity during the compliance period of each process unit set out in column 1 of the following table that

**(c)** l'oxyde nitreux, exprimée en tonnes.

**7** Le type et la quantité d'énergie thermique utilisée à l'installation de production par jour civil au cours de la période de conformité, exprimée en mètres cubes dans des conditions normales ou en kilogrammes, selon le cas.

**8** Pour chaque source d'électricité, le nom de cette source, ainsi que les renseignements suivants pour la période de conformité :

**a)** le nombre de kilowattheures par jour civil produits à l'extérieur de l'installation de production et utilisés à cette installation;

**b)** le nombre de kilowattheures par jour civil produits à l'installation de production;

**c)** le nombre de kilowattheures par jour civil transférés de l'installation de production à un autre lieu.

**9** En ce qui concerne l'hydrogène, les renseignements suivants pour la période de conformité :

**a)** le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont produits à l'extérieur de l'installation de production et utilisés à cette installation;

**b)** le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont produits à l'installation de production;

**c)** le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont transférés de l'installation de production à un autre lieu.

**10** En ce qui concerne la vapeur, les renseignements suivants pour la période de conformité :

**a)** la quantité produite à l'extérieur de l'installation de production et utilisée à cette installation, exprimée en milliers d'unités thermiques britanniques par jour civil;

**b)** la quantité transférée de l'installation de production à un autre lieu, exprimée en milliers d'unités thermiques britanniques par jour civil.

**11** En ce qui concerne les gaz de distillation, les renseignements suivants pour la période de conformité :

**a)** le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont produits à l'installation de production;

**b)** le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont transférés de l'installation de production à un autre lieu.

**12** Dans le cas d'une installation de production qui est une raffinerie, la capacité utilisée, au cours de la période de conformité, de chaque unité de traitement de



is at the refinery, on the basis set out in column 2 and expressed using the unit set out in column 3:

**Table — Utilized Capacity of Production Facilities**

Item	Column 1 Process Unit	Column 2 Capacity Basis	Column 3 Unit
1	Atmospheric crude distillation	feed	barrels per calendar day
2	Vacuum distillation	feed	barrels per calendar day
3	Visbreaker	feed	barrels per calendar day
4	Delayed coker	feed	barrels per calendar day
5	Fluid coker	feed	barrels per calendar day
6	Flexicoker™	feed	barrels per calendar day
7	Fluid catalytic cracking	feed	barrels per calendar day
8	Mild residual fluid catalytic cracking	feed	barrels per calendar day
9	Residual fluid catalytic cracking	feed	barrels per calendar day
10	Other fluid catalytic cracking	feed	barrels per calendar day
11	Thermal cracking	feed	barrels per calendar day
12	Naphtha/Distillate hydrocracker	feed	barrels per calendar day
13	Residual hydrocracker (H-Oil; LC-Fining™ and Hycon)	feed	barrels per calendar day
14	Gasoline/Naphtha desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day
15	Kerosene desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day
16	Distillate desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day

l'installation visé à la colonne 1 du tableau du présent article, sur la base mentionnée à la colonne 2 et exprimée dans l'unité de mesure prévue à la colonne 3 :

**Tableau — capacité utilisée des installations de production**

Article	Colonne 1 Unité de traitement	Colonne 2 Base de la capacité utilisée	Colonne 3 Unité
1	Distillation atmosphérique brute	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
2	Distillation sous vide	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
3	Viscoréducteur	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
4	Cokéfaction retardée	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
5	Cokéfaction fluide	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
6	Flexicokéfaction	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
7	Craquage catalytique en lit fluidisé	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
8	Craquage catalytique léger de résidus, en lit fluidisé	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
9	Craquage catalytique de résidus en lit fluidisé	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
10	Autre craquage catalytique en lit fluidisé	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
11	Craquage thermique	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
12	Hydrocraqueur de naphtha et de distillat	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
13	Hydrocraqueur résiduel (H-Oil; LC-Fining <sup>MC</sup> et Hycon)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
14	Hydrotraitement et désulfuration du naphtha et de l'essence	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
15	Désulfuration et hydrotraitement du kérosène	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
16	Désulfuration et traitement du distillat et hydrotraitement sélectif	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil

Item	Column 1 Process Unit	Column 2 Capacity Basis	Column 3 Unit	Article	Colonne 1 Unité de traitement	Colonne 2 Base de la capacité utilisée	Colonne 3 Unité
17	Residual desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day	17	Désulfuration et hydrotraitement des résidus	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
18	Vacuum gas oil hydrotreater	feed	barrels per calendar day	18	Hydrotraitement du gasole sous vide	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
19	Reformer - including AROMAX®	feed	barrels per calendar day	19	Réformateur - y compris AROMAX <sup>MD</sup>	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
20	Solvent deasphalter	feed	barrels per calendar day	20	Désasphaltage au solvant	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
21	C <sub>4</sub> isomer production	feed	barrels per calendar day	21	Production d'isomères C <sub>4</sub>	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
22	C <sub>5</sub> /C <sub>6</sub> isomer production, including ISOSIV	feed	barrels per calendar day	22	Production d'isomères C <sub>5</sub> / C <sub>6</sub> - y compris ISOSIV	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
23	Aromatics Production (All)	feed	barrels per calendar day	23	Production d'aromatiques (Tous)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
24	Hydrodealkylation	feed	barrels per calendar day	24	Hydrodésalkylation	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
25	Toluene disproportionation/transalkylation	feed	barrels per calendar day	25	Disproportionation de toluène / transalkylation	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
26	Xylene Isomerization	feed	barrels per calendar day	26	Isomérisation du xylène	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
27	Solvent extraction for lubricants	feed	barrels per calendar day	27	Extraction de solvant (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
28	Solvent dewaxing for lubricants	feed	barrels per calendar day	28	Décapage au solvant (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
29	Catalytic dewaxing for lubricants	feed	barrels per calendar day	29	Déparaffinage Catalytique (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
30	Lube hydrocracking	feed	barrels per calendar day	30	Hydrocraquage (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
31	Lube hydrofinishing	feed	barrels per calendar day	31	Hydrofinissage (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
32	Wax deoiling for lubricants	feed	barrels per calendar day	32	déshuilage de cires (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
33	Wax hydrofinishing for lubricants	feed	barrels per calendar day	33	Hydrofinissage de cires (lubrifiant)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
34	Special fractionation	feed	barrels per calendar day	34	Fractionnement spécial	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
35	Propane/propylene splitter	feed	barrels per calendar day	35	Séparateur de propane et de propylène	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
36	Cryogenic liquefied petroleum gas recovery	feed	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	36	Récupération cryogénique de gaz de pétrole liquéfiés	Charge d'alimentation	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche

Item	Column 1 Process Unit	Column 2 Capacity Basis	Column 3 Unit	Article	Colonne 1 Unité de traitement	Colonne 2 Base de la capacité utilisée	Colonne 3 Unité
37	Flare gas recovery	feed	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	37	Récupération des gaz de torche	Charge d'alimentation	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
38	Flue gas desulphurizing	feed	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	38	Désulfuration des gaz de combustion	Charge d'alimentation	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
39	Alkylation / poly / dimersol	product	barrels per calendar day	39	Alkylation, polymérisation et dimérisation	Produit	Nombre de barils / jour civil
40	Sulphuric acid regeneration	product	short tons per calendar day	40	Régénération de l'acide sulfurique	Produit	Tonnes courtes / jour civil
41	Coke calciner	product	short tons per calendar day	41	calcination de coke	Produit	Tonnes courtes / jour civil
42	Hydrogen generation by steam-methane reforming	product	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	42	Génération d'hydrogène — reformage du méthane à la vapeur	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
43	Hydrogen generation by steam-naphtha reforming	product	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	43	Génération d'hydrogène — reformage du naphtha à la vapeur	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
44	Hydrogen generation by partial oxidation	product	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	44	Génération d'hydrogène — oxydation partielle	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
45	Sulphur recovery unit (including tailgas)	product	long tons per calendar day	45	Unité de récupération de soufre (incluant le gaz résiduel)	Produit	Tonnes longues / jour civil
46	Cyclohexane production	product	barrels per calendar day	46	Production de cyclohexane	Produit	Nombre de barils / jour civil
47	Paraxylene production	product	barrels per calendar day	47	Production de paraxylène	Produit	Nombre de barils / jour civil
48	Ethylbenzene production	product	barrels per calendar day	48	Production d'éthylbenzène	Produit	Nombre de barils / jour civil
49	Cumene production	product	barrels per calendar day	49	Production de cumène	Produit	Nombre de barils / jour civil
50	Asphalt production	product	barrels per calendar day	50	Production d'asphalte	Produit	Nombre de barils / jour civil
51	Oxygenates	product	barrels per calendar day	51	Oxygenates	Produit	Nombre de barils / jour civil

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Process Unit	Capacity Basis	Unit
52	Partial oxidation unit that produces synthetic gas for use as fuel	product	thousand cubic feet per calendar day on a dry basis, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure
53	Methanol synthesis	product	barrels per calendar day
54	CO <sub>2</sub> liquefaction	product	short tons per calendar day
55	Ammonia recovery unit	product	short tons per calendar day
56	Desalination	product	thousand gallons per calendar day
57	Fuel gas sales treating and compression	power	horsepower

**13** If applicable, the coke on catalyst consumption during the compliance period of each of the following catalytic cracking process units at a production facility that is a refinery, expressed as a percentage of the volume of fresh feed:

- (a) fluid catalytic cracking;
- (b) mild residual fluid catalytic cracking;
- (c) residual fluid catalytic cracking;
- (d) other fluid catalytic cracking.

**14** In the case of a production facility that is a refinery, the total amount — of crude oil and condensate, crude diluents and feedstock that are processed in any process unit that is not set out in column 1 of the table to item 12, blend stock that is blended into refinery products and additives to the finished product — that is used during the compliance period as input in a refinery, expressed in barrels per calendar day.

**15** In the case of a production facility that is a refinery, the total amount of each feedstock that is processed during the compliance period in any process unit set out in column 1 of the table to item 12, other than crude oil and returns from a lube refinery or chemical plant that is within a refining/petrochemical complex, and non-processed blend stock, expressed in barrels per calendar day.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Unité de traitement	Base de la capacité utilisée	Unité
52	Unité d'oxydation partielle produisant du gaz de synthèse pour utilisation comme combustible	Produit	Milliers de pieds cube / jour civil, à 15 °C et 1 atmosphère sur une base sèche
53	Synthèse du méthanol	Produit	Nombre de barils / jour civil
54	Liquéfaction de CO <sub>2</sub>	Produit	Tonnes courtes / jour civil
55	Récupération d'ammoniac	Produit	Tonnes courtes / jour civil
56	Dessalage	Produit	Milliers de gallons / jour civil
57	Traitement et compression de gaz combustibles pour la vente	Puissance	Cheval-vapeur

**13** Dans le cas d'une installation de production qui est une raffinerie, la consommation de coke sur catalyseurs de chacune des unités de craquage catalytique ci-après de la raffinerie, le cas échéant, pour la période de conformité visée par le rapport et exprimée en pourcentage du volume de charge d'alimentation fraîche :

- a) craquage catalytique en lit fluidisé;
- b) craquage catalytique en lit fluidisé de résidus légers;
- c) craquage catalytique en lit fluidisé de résidus;
- d) autre craquage catalytique en lit fluidisé.

**14** Dans le cas d'une installation de production qui est une raffinerie, la quantité totale des intrants de pétrole brut, de condensat, de diluants de pétrole brut, de charges d'alimentation traitées dans des unités de traitement qui ne sont pas visés à la colonne 1 du tableau de l'article 12, de composants de mélange dans les produits finis de la raffinerie et d'additifs aux produits finis de la raffinerie, utilisés à la raffinerie au cours de la période de conformité, exprimée en nombre de barils par jour civil.

**15** Dans le cas d'une installation de production qui est une raffinerie, la quantité de chaque charge d'alimentation — autres que le pétrole brut, les retours de raffinerie (lubrifiant) ou d'usine de produits chimiques dans un complexe de raffinage ou un complexe pétrochimique et les composants de mélanges non traités — traitée dans des unités de traitement visés à la colonne 1 du tableau de l'article 12, au cours de la période de conformité et exprimée en nombre de barils par jour civil.

**16** For each type of crude that is processed at a production facility that is a refinery during the compliance period

- (a) its name;
- (b) its classification;
- (c) the location of its source;
- (d) its volumetric flow rate, expressed in cubic metres per calendar day;
- (e) its mass flow rate, expressed in kilograms per calendar day;
- (f) its density, expressed in kilograms per cubic metre;
- (g) its high heating value, expressed in megajoules per kilogram;
- (h) its low heating value, in megajoules per kilogram;
- (i) its API gravity, expressed in API.
- (j) its percentage of sulphur by weight;
- (k) its percentage of hydrogen by weight;
- (l) its nitrogen concentration, expressed in parts per million, by mass.

**17** In the case of a production facility that is an upgrader, the utilized capacity during the compliance period, of each process unit set out in column 1 of the following table that is at the refinery, on the basis set out in column 2 and expressed using the unit set out in column 3:

**Table — Utilized Capacity of Process Units**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Process Unit	Capacity Basis	Unit
1	Bitumen upgrader atmospheric distillation	feed	barrels per calendar day
2	Bitumen upgrader vacuum distillation	feed	barrels per calendar day
3	Delayed coker	feed	barrels per calendar day
4	Fluid coker	feed	barrels per calendar day
5	Flexicoker™	feed	barrels per calendar day
6	Naphtha/Distillate hydrocracker	feed	barrels per calendar day

**16** Dans le cas d'une installation de production qui est une raffinerie, pour chaque pétrole brut traité à la raffinerie pour la période de conformité visée par le rapport :

- a) son nom;
- b) sa classification;
- c) le lieu de sa source;
- d) son débit volumique, en mètres cubes par jour civil;
- e) son débit massique, en kilogrammes par jour civil;
- f) sa masse volumique, en kilogrammes par mètre cube;
- g) son pouvoir calorifique supérieur, en mégajoules par kilogramme;
- h) son pouvoir calorifique inférieur, en mégajoules par kilogramme;
- i) sa densité API, en API;
- j) son pourcentage en soufre par poids;
- k) son pourcentage en hydrogène par poids;
- l) sa concentration en azote, en partie par million, en masse.

**17** Dans le cas d'une installation de production qui est une usine de valorisation, la capacité utilisée, au cours de la période de conformité, de chaque unité de traitement de l'installation visé à la colonne 1 du tableau du présent article, sur la base mentionnée à la colonne 2 et exprimée dans l'unité de mesure prévue à la colonne 3 :

**Tableau — capacité utilisée des unités de traitement**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Unité de traitement	Base de la capacité utilisée	Unité
1	Distillation atmosphérique (valorisation du bitume)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
2	Distillation sous vide (valorisation du bitume)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
3	Cokéfaction retardée	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
4	Cokéfaction fluide	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
5	Flexicokéfaction	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
6	Hydrocraqueur de naphtha et de distillat	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Process Unit	Capacity Basis	Unit	Article	Unité de traitement	Base de la capacité utilisée	Unité
7	Residual hydrocracker (H-Oil; LC-Fining <sup>TM</sup> and Hycon)	feed	barrels per calendar day	7	Hydrocraqueur de résidus (H-Oil; LC-Fining <sup>MC</sup> et Hycon)	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
8	Gasoline/Naphtha hydrotreater	feed	barrels per calendar day	8	Hydrotraitement du naphta et de l'essence	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
9	Kerosene desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day	9	Désulfuration et hydrotraitement du kérosène	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
10	Distillate desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day	10	Désulfuration et traitement du distillat ethydrotraitement sélectif	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
11	Residual desulphurization and hydrotreater	feed	barrels per calendar day	11	Désulfuration des résidus	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
12	Selective hydrotreater	feed	barrels per calendar day	12	Hydrotraitement sélectif	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
13	Special fractionation	feed	barrels per calendar day	13	Fractionnement spécial	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
14	Flare gas recovery	feed	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	14	Récupération des gaz de torche	Charge d'alimentation	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère
15	Flue gas desulphurizing	feed	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	15	Désulfuration des gaz de combustion	Charge d'alimentation	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère
16	Fuels solvent deasphalter	feed	barrels per calendar day	16	Déasphaltage au solvant de combustibles	Charge d'alimentation	Nombre de barils / jour civil
17	Hydrogen generation by steam-methane reforming	product	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	17	Génération d'hydrogène - reformage du méthane à la vapeur	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère
18	Hydrogen Generation by steam-naphtha reforming	product	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	18	Génération d'hydrogène - reformage du naphta à la vapeur	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère
19	Hydrogen generation by oxidation	product	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure	19	Génération d'hydrogène - oxydation partielle	Produit	Milliers de pieds cube / jour, à 15 °C et 1 atmosphère
20	Sulphur recovery unit (including tail gas)	product	long tons per calendar day	20	Unité de récupération de soufre (incluant le gaz résiduel)	Produit	Tonnes longues / jour civil

Item	Column 1 Process Unit	Column 2 Capacity Basis	Column 3 Unit
21	Partial oxidation unit that produces synthetic gas for use as fuel	product	thousand cubic feet per calendar day, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure
22	CO <sub>2</sub> liquefaction	product	short tons per calendar day
23	Ammonia recovery unit	product	short tons per calendar day

**18** With respect to synthetic gas that is produced during the compliance period at a production facility that is an upgrader

- (a) the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, that are produced at the production facility per calendar day;
- (b) the number of cubic feet, at 15 °C and 1 atmosphere of pressure, that are transferred from the production facility to another location per calendar day;
- (c) with respect to the synthetic gas that is transferred from the production facility to another location per calendar day, the number of kilograms of carbon it contains.

**19** In the case of a production facility that is an upgrader, the amount of heat other than steam, that is transferred during the compliance period from the production facility to another location, expressed in thousands of British thermal units per calendar day.

**20** In the case of a production facility that is an upgrader, the sum, excluding material that it is purchased solely for use as a fuel within the upgrader or sold or transferred outside of the upgrader without processing or blending within the upgrader, of

- (a) the following liquid feedstocks, expressed in thousands of barrels per day at 15 °C and 1 atmosphere of pressure:
  - (i) materials that are distilled or otherwise processed during the compliance period by the upgrader, and
  - (ii) blending components and additives that are blended by the upgrader into its final products; and
- (b) the following gaseous feedstocks, expressed in thousands of Fuel Oil Equivalent Barrels per day where one Fuel Oil Equivalent Barrel equals 6.05 million British thermal units based on the lower heating value for

Article	Colonne 1 Unité de traitement	Colonne 2 Base de la capacité utilisée	Colonne 3 Unité
21	Unité d'oxydation partielle produisant du gaz de synthèse pour utilisation comme combustible	Produit	Milliers de pieds cube / jour civil, à 15 °C et 1 atmosphère
22	Liquéfaction de CO <sub>2</sub>	Produit	Tonnes courtes / jour civil
23	Récupération d'ammoniac	Produit	Tonnes courtes / jour civil

**18** En ce qui concerne les gaz de synthèse produits dans une installation de production qui est une usine de valorisation au cours de la période de conformité :

- a) le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont produits à l'installation de production;
- b) le nombre de pieds cubes, à 15 °C et 1 atmosphère, par jour civil, qui sont transférés de l'installation de production à un autre lieu;
- c) le nombre de kilogrammes de carbone contenu dans les gaz de synthèse transférés de l'installation de production à un autre lieu, par jour civil.

**19** Dans le cas d'une installation de production qui est une usine de valorisation, la quantité de chaleur — autre que la vapeur — transférée de l'installation de production à un autre lieu au cours de la période de conformité visée par le rapport, exprimée en milliers d'unités thermiques britanniques par jour civil.

**20** Dans le cas d'une installation de production qui est une usine de valorisation, la somme des quantités ci-après de charges d'alimentation, autres que les matières qui sont acquises uniquement pour être utilisées comme combustible dans l'usine de valorisation ou qui sont vendues ou cédées sans traitement ou sans mélange à cette usine :

- a) les charges d'alimentation liquides suivantes, exprimée en milliers de barils par jour, à 15 °C et 1 atmosphère :
  - (i) les matières distillées ou autrement traitées par l'usine de valorisation au cours de la période de conformité,
  - (ii) les composants de mélange et les additifs qui sont mélangés par l'usine de valorisation dans ses produits finaux;
- b) les charges d'alimentation gazeuses suivantes, exprimée en barils d'équivalent de mazout où un baril d'équivalent de mazout équivaut à 6,05 millions d'unités thermiques britanniques sur la base d'un pouvoir

each gaseous feedstock at 15 °C and 1 atmosphere of pressure:

- (i) materials that are distilled or otherwise processed during the compliance period by the upgrader, and
- (ii) blending components and additives that are blended by the upgrader into its final products.

**21** In the case of a production facility that is an upgrader, the sum, excluding material that it is purchased solely for use as a fuel within the upgrader or sold or transferred outside of the upgrader without processing or blending within the upgrader, of

- (a) liquid feedstocks, other than bitumen and diluent, that are distilled or otherwise processed during the compliance period by the upgrader, expressed in thousands of barrels per day at 15 °C and 1 atmosphere of pressure; and
- (b) gaseous feedstocks that are distilled or otherwise processed during the compliance period by the upgrader, measured in thousands of Fuel Oil Equivalent Barrels per day where one Fuel Oil Equivalent Barrel equals 6.05 million British thermal units based on the lower heating value for each gaseous feedstock at 15 °C and 1 atmosphere of pressure.

## SCHEDULE 15

(subsection 111(2))

### Complementary Compliance Report – Information Required from a Primary Supplier

- 1** The name of the primary supplier.
- 2** The amount of the reduction requirement, if any, that the primary supplier had not satisfied in respect of each type of fuel in the liquid class on the June 30 that follows the compliance period, expressed in tCO<sub>2</sub>e.
- 3** The number of compliance credits that were transferred to the primary supplier through the credit clearance mechanism in accordance with section 95 of the Regulations.
- 4** The number of compliance credits referred to in item 3 that were created with respect to biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel and, for each compliance credit, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the biodiesel or hydrogenation-derived renewable diesel and the year it was created as a provisional compliance credit.

calorifique inférieur pour chaque charge d'alimentation gazeuse, à 15 °C et 1 atmosphère :

- (i) les matières distillées ou autrement traitées par l'usine de valorisation au cours de la période de conformité,
- (ii) les composants de mélange et les additifs qui sont mélangés par l'usine de valorisation dans ses produits finaux.

**21** Dans le cas d'une installation de production qui est une usine de valorisation, la somme des quantités ci-après de charges d'alimentation, autres que les matières qui sont acquises uniquement pour être utilisées comme combustible dans l'usine de valorisation ou qui sont vendues ou cédées sans traitement ou sans mélange à cette usine :

- a) les charges d'alimentation liquides, autres que le bitume et le diluant, qui sont distillées ou autrement traitées par l'usine de valorisation au cours de la période de conformité, exprimée en milliers de barils par jour, à 15 °C et 1 atmosphère;
- b) les charges d'alimentation gazeuses distillées ou autrement traitées par l'usine de valorisation au cours de la période de conformité, exprimée en barils d'équivalent de mazout où un baril d'équivalent de mazout équivaut à 6,05 millions d'unités thermiques britanniques sur la base d'un pouvoir calorifique inférieur pour chaque charge d'alimentation gazeuse, à 15 °C et 1 atmosphère.

## ANNEXE 15

(paragraphe 111(2))

### Rapport de conformité complémentaire – renseignements à fournir par le fournisseur principal

- 1** Le nom du fournisseur principal.
- 2** Pour chaque type de combustible de la catégorie des combustibles liquides, la partie de l'exigence de réduction que le fournisseur principal n'a pas satisfaite le 30 juin qui suit la période de conformité, exprimée en tonnes de CO<sub>2</sub>e.
- 3** Le nombre d'unités de conformité qui ont été cédées au fournisseur principal sur le marché de compensation des unités de conformité conformément à l'article 95 du présent règlement.
- 4** Le nombre d'unités de conformité visées à l'article 3 qui ont été créées pour le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation et, pour chaque unité de conformité, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation, ainsi que l'année de sa création comme unité de conformité provisoire.



**5** The number of compliance credits referred to in item 3 that were created with respect to a low carbon intensity fuel other than biodiesel and hydrogenation-derived renewable diesel and, for each credit, the alphanumeric identifier for the approved carbon intensity of the low carbon intensity fuel and the year it was created as a provisional compliance credit.

**6** If the primary supplier made a contribution to a registered emissions reduction funding program in accordance with paragraph 101(1)(b) of the Regulations

- (a)** the name of the registered emissions reduction funding program;
- (b)** the amount of the contribution; and
- (c)** the number of compliance credits created by making the contribution.

**7** If the primary supplier will defer satisfaction of the reduction requirement with respect to one or more types of fuel in the liquid class for the compliance period in accordance with subsection 15(1) of the Regulations, the amount of that deferral.

**8** If the primary supplier, in accordance with subsection 15(1) of the Regulations, deferred satisfaction of a reduction requirement in respect of a type of fuel in the liquid class for the compliance period that immediately precedes the compliance period to which the report relates

- (a)** the number of credits that they must use in accordance with subsection 16(2) of the Regulations if they are to satisfy the deferred reduction requirement in accordance with subsection 15(4) of the Regulations; and
- (b)** the number of credits that they will use in accordance with subsection 16(2) of the Regulations;

**9** If the primary supplier, in accordance with subsection 15(1) of the Regulations, deferred satisfaction of a reduction requirement in respect of a type of fuel in the liquid class for the compliance period that began two years before the day on which the compliance period to which the report relates began

- (a)** the number of credits that they must use in accordance with subsection 17(2) of the Regulations to satisfy the deferred reduction requirement in accordance with subsection 15(4) of the Regulations; and
- (b)** the number of credits that they will use in accordance with subsection 17(2) of the Regulations.

**5** Le nombre d'unités de conformité visées à l'article 3 qui ont été créées pour un combustible à faible intensité en carbone — autre que le biodiesel ou le diesel renouvelable produit par hydrogénation — et, pour chaque unité de conformité, l'identifiant alphanumérique unique assigné à l'intensité en carbone approuvée pour ce combustible à faible intensité en carbone, ainsi que l'année de sa création comme unité de conformité provisoire.

**6** Si le fournisseur principal a contribué à un programme de financement des réductions des émissions enregistré conformément à l'alinéa 101(1)b) du présent règlement :

- a)** le nom du programme de financement des réductions des émissions enregistré;
- b)** le montant de la contribution;
- c)** le nombre d'unités de conformité créées suite à la contribution.

**7** Si le fournisseur principal reportera l'exigence de réduction à l'égard d'un ou plusieurs types de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité en cause conformément au paragraphe 15(1) du présent règlement, le montant du report.

**8** Si le fournisseur principal a reporté l'exigence de réduction à l'égard d'un type donné de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité qui précède immédiatement celle visée par le rapport, conformément au paragraphe 15(1) du présent règlement :

- a)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal doit utiliser au titre du paragraphe 16(2) du présent règlement pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction conformément au paragraphe 15 (4) du présent règlement;
- b)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal utilisera conformément au paragraphe 16(2) du présent règlement.

**9** Si le fournisseur principal a reporté l'exigence de réduction à l'égard d'un type donné de combustibles de la catégorie des combustibles liquides pour la période de conformité qui a commencé deux ans avant le début de celle visée par le rapport, conformément au paragraphe 15(1) du présent règlement :

- a)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal doit utiliser au titre du paragraphe 17(2) du présent règlement pour satisfaire à la partie reportée de l'exigence de réduction conformément au paragraphe 15 (4) du présent règlement;
- b)** le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal utilisera conformément au paragraphe 17(2) du présent règlement.

**SCHEDULE 16**

(Subsection 112(3))

**Report Respecting Emissions Reduction Funding Program**

**1** The following information with respect to each project that the program funds:

- (a)** its name;
- (b)** its description;
- (c)** the amount of funding it received;
- (d)** its location;
- (e)** the status of its milestones and its estimated completion dates; and
- (f)** the actual or anticipated reduction in the quantity of CO<sub>2</sub>e from the project and the date on which the reduction was achieved or is estimated to be achieved.

**2** A copy of the financial audit conducted under section 99 of the Regulations.

**SCHEDULE 17**

(Section 115)

**Content of Validation Report**

**1** The validation statement contains

- (a)** the name of the application that is being validated;
- (b)** the name of the registered creator or foreign supplier that is making the application that is being validated;
- (c)** the address of the office of Environment Canada to which the validation report is submitted;
- (d)** a summary of the application that is being validated that includes at least the following:
  - (i)** the name and description, including geographical boundaries and organizational boundaries, of any facility referred to in the application,
  - (ii)** in the case of an application made under subsection 29(1) of the Regulations, the type of CO<sub>2</sub>e emissions reduction or removal project that is the subject of the application and the emissions reduction quantification method for that type of project,
  - (iii)** in the case of an application made under subsection 66(1) of the Regulations, the carbon intensity of the fuel that is anticipated in the application, and

**ANNEXE 16**

(paragraphe 112(3))

**Rapport sur le programme de financement des réductions des émissions enregistré**

**1** Pour chaque projet financé par le programme :

- a)** son nom;
- b)** sa description;
- c)** le montant du financement reçu du programme;
- d)** son emplacement;
- e)** les étapes clés de son exécution et les dates estimatives de son achèvement;
- f)** les réductions des émissions de CO<sub>2</sub>e réelles ou anticipées en lien avec le projet, ainsi que les dates auxquelles ces réductions ont eu lieu ou sont prévues.

**2** La copie de l'audit financier effectué à l'égard du programme au titre de l'article 99 du présent règlement.

**ANNEXE 17**

(article 115)

**Rapport de validation — contenu**

**1** L'énoncé de validation comportant les renseignements suivants :

- a)** le nom de la demande faisant l'objet de la validation;
- b)** le nom du créateur enregistré ou du fournisseur étranger qui présente la demande;
- c)** l'adresse des bureaux du ministère de l'Environnement à laquelle le rapport de validation est transmis;
- d)** un résumé de la demande, qui comprend notamment :
  - (i)** le nom et la description — y compris les limites géographiques et organisationnelles — de toute installation visée par la demande,
  - (ii)** dans le cas de la demande présentée en vertu du paragraphe 29(1) du présent règlement, le type de projet de réduction ou de suppression des émissions de CO<sub>2</sub>e visé par la demande,
  - (iii)** dans le cas de la demande présentée en vertu du paragraphe 66(1) du présent règlement, l'intensité en carbone du combustible prévue dans la demande,

- (iv)** the name and contact information of the person that prepared the application;
- (e)** the requirements of the Regulations to which the validation applies;
- (f)** the scope, within the meaning of subclause 5.1.6 of ISO Standard 14064-3:2019, of the validation;
- (g)** a statement that the validation body prepared the validation report based on the evidence collected;
- (h)** a statement that the validation was conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019;
- (i)** a description of the activities that were conducted as part of the validation;
- (j)** if any activity that was conducted as part of the validation that was outsourced, the name of the person to which it was outsourced and the role of that person in the validation;
- (k)** the opinion of the validation body referred to in paragraph 146(a), (b) or (c) of the Regulations or the disclaimer issued by it and referred to in section 147 of the Regulations, as the case may be, including the validation body's conclusions with respect to the following:
- (i)** whether the calculations in the application have been performed in accordance with the Regulations,
  - (ii)** in the case of an application made under subsection 29(1) of the Regulations, whether there is a basis for the anticipated reduction of emissions, measured in tCO<sub>2</sub>e, and
  - (iii)** in the case of an application made under subsection 66(1) of the Regulations, whether there is a basis for the carbon intensity that was determined for the fuel or electricity, as the case may be;
- (l)** if the opinion of the validation body is referred to in paragraph 146(b) of the Regulations, a description of the ways in which the person that prepared the application did not do so in accordance with the Regulations;
- (m)** whether or not a conflict of interest existed between any individual who performed the validation and a person referred to in paragraph 130(1)(a) or (b) of the Regulations at the time the validation began, and whether such a conflict exists at the time the validation report is submitted and a description of how any such conflict has been managed;
- (n)** the name and civic address of the validation body;
- (o)** the signature of the validation body and the date of that signature; and
- (p)** a signed and dated statement by the independent reviewer referred to in subsection 124(3) of the
- (iv)** les nom et coordonnées de la personne ayant préparé la demande;
- (e)** les exigences du présent règlement visées par la validation;
- (f)** le périmètre de la validation, au sens de l'article 5.1.6 de la norme ISO 14064-3:2019;
- (g)** une déclaration selon laquelle l'organisme de validation a préparé le rapport de validation sur la base des preuves recueillies;
- (h)** une déclaration selon laquelle la validation a été effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019;
- (i)** la description des activités menées au cours de la validation;
- (j)** la mention de toute activité de validation ayant été sous-traitée, le nom de la personne à qui l'activité a été sous-traitée et le rôle qu'il a joué dans le cadre de celle-ci;
- (k)** l'avis rendu par l'organisme de validation au titre des alinéas 146a), b) ou c) du présent règlement ou la décision rendue par lui au titre de l'article 147 du présent règlement, selon le cas, y compris ses conclusions à l'égard des éléments suivants :
- (i)** les calculs figurant dans la demande ont été ou non effectués conformément au présent règlement,
  - (ii)** dans le cas de la demande présentée en vertu du paragraphe 29(1) du présent règlement, la réduction des émissions prévue dans la demande et mesurée en tCO<sub>2</sub>e est ou non fondée,
  - (iii)** dans le cas de la demande présentée en vertu du paragraphe 66(1) du présent règlement, l'intensité en carbone du combustible ou de l'électricité prévue dans la demande est ou non fondée;
- (l)** dans le cas où l'avis rendu par l'organisme de validation est visé à l'alinéa 146b) du présent règlement, la description de la façon dont la personne présentant la demande ne l'a pas préparée conformément au présent règlement;
- (m)** la mention de l'existence ou non d'un conflit d'intérêts entre toute personne effectuant la validation et les personnes visées aux alinéas 130(1)a) ou b) du présent règlement au début de la validation et lors de la transmission du rapport de validation et la description de la façon dont le conflit a été géré;
- (n)** le nom et l'adresse de l'organisme de validation;
- (o)** la signature de l'organisme de validation et la date de signature;
- (p)** une déclaration signée et datée par l'examineur indépendant visé au paragraphe 124(3) du présent règlement indiquant si ce dernier est ou non d'accord

Regulations that indicates whether they agree or disagree with the opinion of the validation body and, if they disagree, the reasons for their disagreement.

**2** The following information with respect to the registered creator or foreign supplier that is making the application that is being validated:

**(a)** their civic address, mailing address and GPS coordinates;

**(b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

**(c)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**3** The following information with respect to each facility referred to in the application that is being validated:

**(a)** its name;

**(b)** its civic address, mailing address and GPS coordinates;

**(c)** the name of any person that owns, leases, operates, controls, supervises or manages it; and

**(d)** if applicable, the National Pollutant Release Inventory identification number assigned to it by the Minister for the purpose of section 48 of the Act.

**4** The following information with respect to the owner or operator of each facility referred to in the application that is being validated:

**(a)** their name and civic address;

**(b)** an indication as to whether the person is the owner or operator of the facility;

**(c)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and

**(d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**5** The name of the individual who signed the application that is being validated.

**6** The following information with respect to the validation body:

**(a)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of the team leader that conducted the validation;

**(b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of the organization referred to in subsection 124(1)

avec l'avis rendu par l'organisme de validation et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles il ne l'est pas.

**2** Les renseignements ci-après relatifs au créateur enregistré ou au fournisseur étranger qui présente la demande faisant l'objet de la validation :

**a)** ses adresses municipale et postale et ses coordonnées GPS;

**b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

**c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**3** Les renseignements ci-après relatifs à chaque installation visée par la demande :

**a)** son nom;

**b)** ses adresses municipale et postale et ses coordonnées GPS;

**c)** le nom de la personne qui en est le propriétaire ou qui la loue, l'exploite, la contrôle, la dirige ou la gère;

**d)** le cas échéant, le numéro d'identification qui lui a été attribué par le ministre pour l'inventaire national des rejets polluants établi en application de l'article 48 de la Loi.

**4** Les renseignements ci-après relatifs au propriétaire ou à l'exploitant de chaque installation visée par la demande :

**a)** son nom et son adresse municipale;

**b)** une indication précisant s'il est le propriétaire ou l'exploitant de l'installation;

**c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

**d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**5** Le nom de l'individu ayant signé la demande.

**6** Les renseignements ci-après relatifs à l'organisme de validation :

**a)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du responsable de l'équipe ayant effectué la validation;

**b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de

of the Regulations that accredited the validation body and the date the body was accredited;

**(c)** name, telephone number and, if any, email address of the independent reviewer referred to in subsection 124(3) of the Regulations;

**(d)** the name of each member of the validation team and a detailed description of the role that member performed with respect to the validation; and

**(e)** if applicable, the name of each employee of a person referred to in paragraph 1(j) who contributed to the validation and the role performed by that employee.

**7** The following information with respect to the validation:

**(a)** a detailed description of the application that is being validated, including the data it contains and the date it was made;

**(b)** a detailed description of the validation's objective, within the meaning of subclause 5.1.4 of ISO Standard 14064-3:2019, and its scope, within the meaning of subclause 5.1.6 of that standard;

**(c)** the provisions of the Regulations and, if applicable, the emissions reduction quantification method, that are used as criteria for the validation;

**(d)** the final version of the validation plan required by Standard 14064-3:2019, including a strategic analysis and risk assessment;

**(e)** the data sources and information that support the validation report;

**(f)** a detailed description of the information-gathering activities that were conducted as part of the validation, and the result of those activities, which description must include the following:

**(i)** if applicable, any data that are input into the Fuel LCA Model, and the carbon intensity that is obtained from it,

**(ii)** in the case of an application referred to in section 29 of the Regulations, a description of the emissions reduction quantification method that was used by the registered creator, a confirmation that the emissions reduction quantification method is one provided by the Minister and an indication of whether or not that registered creator deviated from that emissions reduction quantification method,

**(iii)** an assessment of the validity of the information and data that were gathered during the information-gathering activities,

télécopieur et adresse électronique de l'organisme d'accréditation visé au paragraphe 124(1) du présent règlement ayant accrédité l'organisme de validation et la date de l'accréditation;

**c)** les nom, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique de l'examinateur indépendant visé au paragraphe 124(3) du présent règlement;

**d)** le nom de chaque membre de l'équipe ayant effectué la validation et la description détaillée du rôle joué par chacun d'eux dans le cadre de celle-ci;

**e)** le cas échéant, le nom de chaque employé du tiers visé à l'alinéa 1j) ayant participé à la validation, ainsi que la description détaillée du rôle joué par chacun d'eux dans le cadre de celle-ci.

**7** Les renseignements ci-après relatifs à la validation :

**a)** la description détaillée de la demande faisant l'objet de la validation, y compris les données visées et la date de la demande;

**b)** la description détaillée des objectifs de la validation, au sens du paragraphe 5.1.4 de la norme ISO 14064-3:2019, et de son périmètre, au sens du paragraphe 5.1.6 de cette norme;

**c)** les dispositions du présent règlement et, le cas échéant, la méthode de quantification des réductions d'émissions utilisés comme critères de la validation;

**d)** la version finale du plan de validation exigé par la norme ISO 14064-3:2019, comprenant une analyse stratégique et une évaluation des risques;

**e)** les sources des données à l'appui du rapport de validation et la façon dont ces données ont été obtenues;

**f)** la description détaillée des activités de collecte de preuves menées au cours de la validation et leurs résultats, y compris :

**(i)** le cas échéant, les données entrées dans le modèle ACV des combustibles et l'intensité en carbone déterminée par le modèle,

**(ii)** dans le cas de la demande visée à l'article 29 du présent règlement, la description de la méthode de quantification des réductions d'émissions utilisée par le créateur enregistré, la confirmation que cette méthode a été approuvée par le ministre et une mention indiquant si le créateur enregistré l'a ou non suivie,

**(iii)** l'évaluation de la validité des renseignements recueillis pendant les activités de collecte de preuves,

**(iv)** l'indication que les renseignements et données recueillis pendant les activités de collecte de preuve indiquent ou non que les critères visés à l'article 135 du présent règlement ont été satisfaits,

**(iv)** an assessment of whether the information and data that were gathered during the information gathering activities indicate that the criteria referred to in section 135 of the Regulations are satisfied,

**(v)** a detailed description of the activities that were conducted as part of the validation, including the location where they were conducted,

**(vi)** in the case of a validation for which work was outsourced, any conclusion drawn by a person referred to in paragraph 1(j) with which the validation body disagrees and the rationale for the disagreement,

**(vii)** if applicable, a detailed description of any method of calculation required by the Regulations for the purpose of the validation,

**(viii)** a description of any material quantitative misstatement referred to in section 142 of the Regulations, material qualitative misstatement referred to in section 145 of the Regulations and material data gap referred to in section 143 of the Regulations that was identified during the validation and, for each such misstatement or gap, its effect on the calculations required by the Regulations and, if the registered creator or foreign supplier attempted to resolve it, the actions they took and the validation body's decision, including reasons, with respect to whether those actions were sufficient, and

**(ix)** an evaluation of the impact of any material quantitative misstatement referred to in section 141 or 142 of the Regulations, material qualitative misstatement referred to in section 145 of the Regulations and material data gap referred to in section 143 of the Regulations that remains unresolved.

**(v)** la description détaillée des activités de validation, y compris des précisions sur l'endroit où chaque activité a été menée,

**(vi)** dans le cas où la validation est sous-traitée à la personne visée à l'alinéa 1j), les conclusions de celle-ci avec lesquelles l'organisme de validation n'est pas d'accord et les motifs du désaccord,

**(vii)** le cas échéant, la description détaillée de toute méthode de calcul exigée par le présent règlement pour les fins de la validation,

**(viii)** la description des inexactitudes quantitatives importantes visées à l'article 142 du présent règlement, des inexactitudes qualitatives importantes visées à l'article 145 du présent règlement et des données manquantes visées à l'article 143 du présent règlement qui ont été identifiées au cours de la validation et, pour chacune de ces inexactitudes et données manquantes, leurs conséquences sur les calculs exigés par le présent règlement, ainsi que les mesures prises par le créateur enregistré ou le fournisseur étranger pour les corriger dans le cas où celui-ci a tenté de le faire, la décision de l'organisme de validation sur la suffisance de ces mesures et les motifs de cette décision,

**(ix)** l'évaluation des répercussions des inexactitudes quantitatives importantes visées aux articles 141 ou 142 du présent règlement, des inexactitudes qualitatives importantes visées à l'article 145 du présent règlement et des données manquantes visées à l'article 143 du présent règlement, qui n'ont pas été corrigées.

## SCHEDULE 18

(Section 119)

# Content of Verification Report

### 1 The verification statement contains

**(a)** the name of the application or report that is being verified;

**(b)** the name of the registered creator or foreign supplier that is making the application or is submitting the report that is being verified;

**(c)** the address of the office of Environment Canada to which the verification report is submitted;

**(d)** a summary of the application or report that is being verified that includes at least the following:

**(i)** the name and description, including geographical boundaries and organizational boundaries, of any facility referred to in the application or report,

## ANNEXE 18

(article 119)

# Rapport de vérification — contenu

### 1 L'énoncé de vérification comporte les renseignements suivants :

**a)** le nom de la demande ou du rapport faisant l'objet de la vérification;

**b)** le nom du créateur enregistré ou du fournisseur étranger qui présente la demande ou transmet le rapport;

**c)** l'adresse des bureaux du ministère de l'Environnement à laquelle le rapport de vérification est transmis;

**d)** un résumé de la demande ou du rapport, qui comprend notamment :

**(i)** le nom et la description — y compris les limites géographiques et organisationnelles — de toute installation visée par la demande ou le rapport,

- (ii)** in the case of a declaration made in accordance with section 50 of the Regulations, the quantity of the eligible feedstock that is sold or used to produce low carbon intensity fuel, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock,
- (iii)** in the case of an application made under subsection 66(1) or 78(1) of the Regulations, the carbon intensity of the fuel or electricity, as the case may be, that is anticipated in the application,
- (iv)** in the case of a report referred to in subsection 103(1) or 104(1) of the Regulations, the number of provisional compliance credits that were created and the volume of the low carbon intensity fuel that was produced in Canada using feedstock referred to in Section 33(1) of the Regulations,
- (v)** in the case of a report referred to in subsection 105(1) of the Regulations the carbon intensity of the low carbon intensity fuel,
- (vi)** in the case of a report referred to in subsection 106(1) of the Regulations, the volume of the low carbon intensity fuel that was produced outside Canada using feedstock referred to in subsection 33(1) of the Regulations and imported for the purpose of creating compliance credits in accordance with sections 80 to 82 of the Regulations,
- (vii)** in the case of a report referred to in subsection 107(1) of the Regulations, the revenues earned from transferring compliance credits and the way those revenues were used,
- (viii)** in the case of a report referred to in subsection 109(1) or 111(1) of the Regulations, the amount of fuel in the liquid class produced in Canada or imported and the number of compliance credits that will be used to satisfy the requirements of subsection 5(1) or 6(1) or section 8 of the Regulations,
- (ix)** in the case of a report referred to in subsection 110(1) of the Regulations, the amount of carbon dioxide, methane and nitrous oxide emitted into the atmosphere or sequestered or sold during the compliance period, and the summary of the data contained in the report with respect to the operation of facilities,
- (x)** in the case of a declaration submitted under subsection 49(2) and section 50 of the Regulations, the quantity of the eligible feedstock that is sold or used to produce low carbon intensity fuel, measured in kilograms for solid feedstock or in cubic metres for liquid or gaseous feedstock, and
- (xi)** the name and contact information of the person that prepared the application or report;
- (e)** the requirements of the Regulations to which the verification applies including, if applicable, the
- (ii)** dans le cas de la déclaration effectuée au titre de l'article 50 du présent règlement, la quantité de charges d'alimentation admissibles qui sont vendues ou utilisées pour produire des combustibles à faible intensité en carbone, mesurée en kilogrammes pour les charges d'alimentation solides et en mètres cubes pour les charges d'alimentation liquides et gazeuse,
- (iii)** dans le cas de la demande présentée au titre des paragraphes 66(1) ou 78(1) du présent règlement, l'intensité en carbone du combustible ou de l'électricité, selon le cas, prévue dans la demande,
- (iv)** dans le cas du rapport prévu aux paragraphes 103(1) ou 104(1) du présent règlement, le nombre d'unités de conformité provisoires créées, ainsi que le volume de combustible à faible intensité en carbone produit au Canada en utilisant des charges d'alimentation visées au paragraphe 33(1) du présent règlement,
- (v)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 105(1) du présent règlement, l'intensité en carbone du combustible,
- (vi)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 106(1) du présent règlement, le volume de combustible à faible intensité en carbone importé qui a été produit à l'extérieur du Canada en utilisant des charges d'alimentation visées au paragraphe 33(1) du présent règlement afin de créer des unités de conformité conformément aux articles 80 à 82 du présent règlement,
- (vii)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 107(1) du présent règlement, les revenus tirés des cessions d'unités de conformité et la façon dont ces revenus ont été utilisés,
- (viii)** dans le cas du rapport prévu aux paragraphes 109(1) ou 111(1) du présent règlement, la quantité de combustible de la catégorie des combustibles liquides produit au Canada ou importé et le nombre d'unités de conformité qui seront utilisées pour satisfaire aux exigences des paragraphes 5(1) et 6(1) et à l'exigence de réduction calculée conformément à l'article 8 du présent règlement,
- (ix)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 110(1) du présent règlement, la quantité de dioxyde de carbone, de méthane et d'oxyde nitreux qui est directement rejetée dans l'atmosphère par une installation au cours de la période de conformité visée par le rapport et celle qui est séquestrée ou vendue au cours de cette période, ainsi que le résumé des renseignements relatifs à l'exploitation de l'installation de production et fournis dans le rapport,
- (x)** dans le cas de la déclaration visée au paragraphe 49(2) et à l'article 50 du présent règlement, la

Canadian Generally Accepted Accounting Principles referred to in section 136 of the Regulations;

**(f)** the scope, within the meaning of subclause 5.1.6 of ISO Standard 14064-3:2019, of the verification;

**(g)** a statement that the verification body prepared the verification report based on the evidence collected;

**(h)** a statement that the verification was conducted in accordance with ISO Standard 14064-3:2019 and, if applicable, ISO Standard 14044 and the Canadian Generally Accepted Accounting Principles referred to in section 136 of the Regulations;

**(i)** a description of the activities that were conducted as part of the verification, including the location of any site visits referred to in section 140 of the Regulations, and, in the case of a site visit to a production facility, the date of the previous site visit to that facility;

**(j)** if any activity that was conducted as part of the verification that was outsourced, the name of the person to which it was outsourced and the role of that person in the verification;

**(k)** the opinion of the verification body referred to in paragraph 146(a), (b) or (c) of the Regulations or the disclaimer issued by it and referred to in section 147 of the Regulations, as the case may be, including the level of assurance used, and any qualification or limitations to the opinion and the verification body's conclusions with respect to the following:

**(i)** whether the calculations in the application or report have been performed in accordance with the Regulations and, if applicable, with the Canadian Generally Accepted Accounting Principles referred to in section 136 of the Regulations,

**(ii)** in the case of an application made under subsection 66(1) or 78(1) of the Regulations, whether the application represents the anticipated carbon intensity of the fuel or electricity, as the case may be, that is the subject of the application in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations and there is a basis for the carbon intensity of the fuel or electricity, as the case may be, that is determined in the application,

**(iii)** in the case of a report submitted under subsection 103(1) or 104(1) of the Regulations, whether the report represents the number of provisional compliance credits that were created in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations

**(iv)** in the case of a report submitted under subsection 105(1) of the Regulations, whether the report represents the carbon intensity of the fuel that is the subject of the report in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations,

quantité de charges d'alimentation admissibles vendues ou utilisées pour produire le combustible à faible intensité en carbone, mesurée en kilogrammes pour les solides et en mètres cubes pour les gaz,

**(xi)** les nom et coordonnées de la personne ayant préparé la demande ou le rapport faisant l'objet de la vérification;

**e)** les exigences du présent règlement et, le cas échéant, les principes comptables généralement reconnus au Canada visés à l'article 136 du présent règlement, auquel la vérification s'applique;

**f)** le périmètre de la vérification, au sens de l'article 5.1.6 de la norme ISO 14064-3:2019;

**g)** une déclaration selon laquelle l'organisme de vérification a préparé le rapport de vérification sur la base des preuves recueillies;

**h)** une déclaration selon laquelle la vérification a été effectuée conformément à la norme ISO 14064-3:2019 et, le cas échéant, à la norme ISO 14044 et aux principes comptables généralement reconnus au Canada visés à l'article 136 du présent règlement;

**i)** la description des activités menées au cours de la vérification, y compris, le cas échéant, les lieux où les visites de site visées à l'article 140 du présent règlement ont été effectuées et, dans le cas des installations de production, la date de la plus récente visite de site;

**j)** la mention de toute activité de vérification ayant été sous-traitée, le nom de la personne à qui l'activité a été sous-traitée et le rôle qu'il a joué dans le cadre de celle-ci;

**k)** l'avis rendu par l'organisme de vérification — y compris le niveau d'assurance utilisé et toute qualification ou restriction — au titre des alinéas 146a), b) ou c) du présent règlement ou la décision rendue par lui au titre de l'article 147 du présent règlement, selon le cas, ainsi que ses conclusions à l'égard des questions suivantes :

**(i)** si les calculs figurant dans la demande ou le rapport ont été ou non effectués conformément au présent règlement et, le cas échéant, aux principes comptables généralement reconnus au Canada visés à l'article 136 du présent règlement,

**(ii)** dans le cas de la demande présentée en vertu des paragraphes 66(1) ou 78(1) du présent règlement, si la demande représente ou non l'intensité en carbone qui y est prévue de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement,

**(iii)** dans le cas du rapport prévu aux paragraphes 103(1) ou 104(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non le nombre d'unités de conformité provisoires y figurant dans le rapport de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement,



- (v)** in the case of a report submitted under subsection 106(1) of the Regulations, whether the report represents the volume of low carbon intensity fuel that was produced outside Canada using a feedstock referred to in section 33 of the Regulations in order to create compliance credits under paragraph 18(1)(b) or 19(b) of the Regulations in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations,
- (vi)** in the case of a report submitted under subsection 107(1) of the Regulations, whether the report represents the revenues earned from transferring compliance credits and the way those revenues were used in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations,
- (vii)** in the case of a report submitted under subsection 109(1) or 111(1) of the Regulations, whether the report represents the quantity of fuel in the liquid class was produced in Canada or imported and the number of compliance credits that will be used to satisfy the requirements of subsection 5(1) or 6(1) or section 8 of the Regulations in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations,
- (viii)** in the case of a report submitted under subsection 110(1) of the Regulations, whether the report represents the quantity of carbon dioxide, methane and nitrous oxide emitted into the atmosphere or sequestered or sold during the compliance period in a manner that is fair and in accordance with the criteria referred to in section 135 of the Regulations,
- (l)** if the opinion of the verification body is referred to in paragraph 146(b) of the Regulations, a description of the ways in which the person that prepared the application or report did not do so in accordance with the Regulations;
- (m)** whether or not a conflict of interest existed between any individual who performed the verification and a person referred to in paragraph 130(1)(a) or (b) of the Regulations at the time the verification began, and whether such a conflict exists at the time the verification report is submitted and a description of how any such conflict has been managed;
- (n)** the name and civic address of the verification body;
- (o)** the signature of the verification body and the date of that signature;
- (p)** a signed and dated statement by the independent reviewer referred to in subsection 124(3) of the Regulations that indicates whether they agree or disagree with the verification opinion and, if they disagree, the reasons for their disagreement; and
- (iv)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 105(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non l'intensité en carbone du combustible faisant l'objet du rapport de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement,
- (v)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 106(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non — de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement — le volume de combustible à faible intensité en carbone qui a été produit à l'extérieur du Canada en utilisant des charges d'alimentation visées à l'article 33 du présent règlement afin de créer des unités de conformité conformément aux alinéas 18(1)(b) ou 19(b) du présent règlement,
- (vi)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 107(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non les revenus tirés des cessions d'unités de conformité et la façon dont ces revenus ont été utilisés, mentionnés dans le rapport, de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement,
- (vii)** dans le cas du rapport prévu aux paragraphes 109(1) ou 111(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non — de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement — la quantité de combustible de la catégorie des combustibles liquides, produit au Canada ou importé, et le nombre d'unités de conformité qui seront utilisées pour satisfaire aux exigences des paragraphes 5(1) ou 6(1) ou de l'article 8 du présent règlement,
- (viii)** dans le cas du rapport prévu au paragraphe 110(1) du présent règlement, si le rapport représente ou non — de façon fidèle et conformément aux critères visés à l'article 135 du présent règlement — la quantité de dioxyde de carbone, de méthane et d'oxyde nitreux rejetés dans l'atmosphère, séquestrés ou vendus au cours de la période de conformité;
- l)** dans le cas où l'avis rendu par l'organisme de vérification est visé à l'alinéa 146b) du présent règlement, la description de la façon dont la personne qui présente la demande ou transmet le rapport ne l'a pas préparée ou transmis, selon le cas, conformément au présent règlement;
- m)** la mention de l'existence ou non d'un conflit d'intérêts entre toute personne effectuant la vérification et les personnes visées aux alinéas 130(1)a) ou b) du présent règlement au début de la vérification et lors de la transmission du rapport de vérification et la description de la façon dont le conflit a été géré;
- n)** le nom et l'adresse de l'organisme de vérification;

**(q)** if applicable, a signed and dated statement from the Chartered Professional Accountant who audited any financial information contained in the application or report.

**2** The following information with respect to the registered creator, foreign supplier or the foreign supplier that is making the application or is submitting the report that is being verified:

**(a)** their civic address, mailing address and GPS coordinates;

**(b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

**(c)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**3** The following information with respect to each facility referred to in the application or report that is being verified:

**(a)** its name;

**(b)** its civic address, mailing address and GPS coordinates;

**(c)** the name of any person that owns, leases, operates, controls, supervises or manages it; and

**(d)** if applicable, the National Pollutant Release Inventory identification number assigned to it by the Minister for the purpose of section 48 of the Act.

**4** The following information with respect to the owner or operator of each facility referred to in the application or report that is being verified:

**(a)** their name and civic address;

**(b)** an indication as to whether the person is the owner or operator of the facility;

**(c)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and

**(d)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of a contact person, if different from the authorized official.

**(o)** la signature de l'organisme de vérification et la date de signature;

**(p)** une déclaration signée et datée par l'examineur indépendant visé au paragraphe 124(3) du présent règlement indiquant si ce dernier est d'accord ou non avec l'avis de l'organisme de vérification et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles il ne l'est pas;

**(q)** les nom et signature du comptable professionnel agréé qui a effectué l'audit des renseignements financiers figurant dans le rapport faisant l'objet de la vérification, le cas échéant.

**2** Les renseignements ci-après relatifs au créateur enregistré, au fournisseur étranger ou au fournisseur principal qui présente la demande ou transmet le rapport faisant l'objet de la vérification :

**a)** ses adresses municipale et postale et ses coordonnées GPS;

**b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

**c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**3** Les renseignements ci-après relatifs à chaque installation visée par la demande ou le rapport :

**a)** son nom;

**b)** ses adresses municipale et postale et ses coordonnées GPS;

**c)** le nom de la personne qui en est le propriétaire ou qui la loue, l'exploite, la contrôle, la dirige ou la gère;

**d)** le cas échéant, le numéro d'identification qui lui a été attribué par le ministre pour l'inventaire national des rejets polluants établi en application de l'article 48 de la Loi.

**4** Les renseignements ci-après relatifs au propriétaire ou à l'exploitant de chaque installation visée par la demande ou le rapport :

**a)** son nom et son adresse municipale;

**b)** un indication précisant s'il est le propriétaire ou l'exploitant de l'installation;

**c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

**d)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé.

**5** The name of the individual who signed the application or report that is being verified.

**6** The following information with respect to the verification body:

**(a)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of the team leader that conducted the verification;

**(b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of the organization referred to in subsection 124(1) of the Regulations that accredited the verification body and the date the body was accredited;

**(c)** the name, telephone number and, if any, email address of the independent reviewer referred to in subsection 124(3) of the Regulations;

**(d)** the name of each member of the verification team and the role that member performed with respect to the verification; and

**(e)** if applicable, the name of each employee of a person that is referred to in paragraph 1(j) who contributed to the verification and the role performed by that employee.

**7** The following information with respect to the verification:

**(a)** a detailed description of the application or report that is being verified, including the data it contains and, if applicable, the date the application was made and the period to which the report relates;

**(b)** a detailed description of the verification's objective, within the meaning of subclause 5.1.4 of ISO Standard 14064-3:2019, and its scope, within the meaning of subclause 5.1.6 of that standard;

**(c)** a detailed description of the criteria used for the verification;

**(d)** the final version of the verification plan required by Standard 14064-3:2019, including a strategic analysis and risk assessment;

**(e)** the data sources that support the verification report and information on how the data used in the verification were obtained;

**(f)** in the case of an application referred to in subsection 66(1) or 78(1) of the Regulations or a report referred to in subsection 105(1) of the Regulations and the name of each supplier that provided a carbon intensity that was input into the Fuel LCA Model for the purpose of the application or report;

**(g)** a description of the registered creator or foreign supplier's data management system and accounting procedures; and

**5** Le nom de l'individu ayant signé la demande ou le rapport.

**6** Les renseignements ci-après relatifs à l'organisme de vérification :

**a)** nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du responsable de l'équipe ayant effectué la vérification;

**b)** nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'organisme d'accréditation visé au paragraphe 124(1) du présent règlement ayant accrédité l'organisme de vérification et la date de l'accréditation;

**c)** nom, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique de l'examineur indépendant visé au paragraphe 124(3) du présent règlement;

**d)** le nom de chaque membre de l'équipe ayant effectué la vérification et le rôle joué par chacun d'eux dans le cadre de celle-ci;

**e)** le cas échéant, le nom de chaque employé du tiers visé à l'alinéa 1j) ayant participé à la vérification, ainsi que le rôle joué par chacun d'eux dans le cadre de celle-ci.

**7** Les renseignements ci-après relatifs à la vérification :

**a)** la description détaillée de la demande ou du rapport faisant l'objet de la vérification, y compris les données visées et, le cas échéant, la date de la demande et la période visée par le rapport;

**b)** la description détaillée des objectifs de la vérification, au sens du paragraphe 5.1.4 de la norme ISO 14064-3:2019, et de son périmètre, au sens du paragraphe 5.1.6 de cette norme;

**c)** la description détaillée des exigences du présent règlement visées par la vérification;

**d)** la version finale du plan de vérification exigé par la norme ISO 14064-3:2019, comprenant une analyse stratégique et une évaluation des risques;

**e)** les sources des données à l'appui du rapport de vérification et la façon dont ces données ont été obtenues;

**f)** dans le cas de la vérification de la demande prévue aux paragraphes 66(1) ou 78(1) du présent règlement ou de la vérification du rapport visé au paragraphe 105(1) du présent règlement, le nom de chaque fournisseur qui a entré une intensité en carbone dans le modèle ACV des combustibles aux fins de la demande ou du rapport;

**g)** la description du système de gestion des données du créateur enregistré ou du fournisseur étranger et des procédures comptables qu'il a mises en place;

**(h)** a detailed description of the information-gathering activities that were conducted as part of the verification, and the result of those activities, which description must include the following:

**(i)** a summary of each assessment, data sampling method, test and review that was conducted during the verification,

**(ii)** if applicable, any data that are input into the Fuel LCA Model, and any results that are obtained from it,

**(iii)** the results of an assessment of the data management system and security controls and of the data and information in the application or report, as the case may be, with respect to the requirements of the Regulations,

**(iv)** a detailed description of the activities that were conducted as part of the verification, including the location where they were conducted,

**(v)** for each site visit referred to in section 140 of the Regulations, the date of that visit or the reason a site visit was not conducted,

**(vi)** in the case of a verification for which work was outsourced, any conclusion drawn by a person referred to in paragraph 1(j) with which the verification body disagrees and the rationale for the disagreement,

**(vii)** if applicable, a description of any methodology required by the Regulations that was used to perform a calculation for the purpose of the verification,

**(viii)** a description of any material quantitative misstatement referred to in section 142 of the Regulations, material qualitative misstatement referred to in section 145 of the Regulations and material data gap referred to in section 143 of the Regulations that was identified during the verification, and, for each such misstatement or gap, its effect on the calculations required by the Regulations and, if the registered creator or foreign supplier attempted to resolve it, the actions they took and the verification body's decision, including reasons, with respect to whether those actions were sufficient, and

**(ix)** an evaluation of the impact of any material quantitative misstatement referred to in section 141 or 142 of the Regulations, material qualitative misstatement referred to in section 145 of the Regulations and material data gap referred to in section 143 of the Regulations that remains unresolved.

**h)** la description détaillée des activités de collecte de preuves menées au cours de la vérification et leurs résultats, y compris les éléments suivants :

**(i)** le résumé des évaluations, des méthodes d'échantillonnage, des essais et des contrôles effectués dans le cadre de la vérification,

**(ii)** le cas échéant, les données entrées dans le modèle ACV des combustibles et les résultats obtenus,

**(iii)** les résultats de l'évaluation des systèmes de gestion des données — y compris les contrôles de sécurité mis en place — et des données et renseignements figurant dans la demande ou le rapport, par rapport aux exigences du présent règlement,

**(iv)** la description détaillée des activités de vérification, y compris des précisions sur l'endroit où chaque activité a été menée,

**(v)** la date de la visite de site prévue à l'article 140 du présent règlement ou les raisons pour lesquelles une telle visite n'a pas été effectuée,

**(vi)** dans le cas où la vérification est sous-traitée à la personne visée à l'alinéa 1j), les conclusions de celle-ci avec lesquelles l'organisme de vérification n'est pas d'accord et les motifs du désaccord,

**(vii)** le cas échéant, la description de toute méthode de calcul exigée par le présent règlement et utilisée au cours de la vérification,

**(viii)** la description des inexactitudes quantitatives importantes visées à l'article 142 du présent règlement, des inexactitudes qualitatives importantes visées à l'article 145 du présent règlement et des données manquantes visées à l'article 143 du présent règlement qui ont été identifiées au cours de la vérification et, pour chacune de ces inexactitudes et données manquantes, leurs conséquences sur les calculs exigés par le présent règlement, ainsi que les mesures prises par le créateur enregistré ou le fournisseur étranger pour les corriger dans le cas où celui-ci a tenté de le faire, la décision de l'organisme de vérification sur la suffisance de ces mesures et les motifs de cette décision,

**(ix)** l'évaluation des répercussions des inexactitudes quantitatives importantes visées aux articles 141 ou 142 du présent règlement, des inexactitudes qualitatives importantes visées à l'article 145 du présent règlement et des données manquantes visées à l'article 143 du présent règlement, qui n'ont pas été corrigées.

**SCHEDULE 19**

(subsection 122(2))

**Contents of Monitoring Plan**

- 1** A list of other systems of tradeable units in which the participant or foreign supplier participates and other third-party audit programs with which they comply.
- 2** A description of the operations to be validated or verified that includes a description of
  - (a)** the activities and processes of which they consist;
  - (b)** the limits of the area within which they occur; and
  - (c)** the technologies, facilities and infrastructure that are used to perform them.
- 3** A simplified block diagram of those operations to be validated or verified that includes
  - (a)** the raw material feedstock inputs, fuel or electricity sources that are used in them;
  - (b)** the intermediate products and final products that they produce;
  - (c)** the mechanical equipment that is used to perform them;
  - (d)** the process control instrumentation, including sensors and measurement devices, that are used to monitor them; and
  - (e)** a designation for each element of the block diagram.
- 4** A description of each source of data on which the application or report is based that includes any of the following that applies:
  - (a)** its accuracy;
  - (b)** its sampling characteristics; and
  - (c)** the frequency with which data is collected.
- 5** A description of the data management system that is used to manage the data on which the application or report is based that includes the following:
  - (a)** policies and procedures that ensure data quality, including those that relate to
    - (i)** data collection and measurement procedures,
    - (ii)** the interpretations of the emissions reduction quantification methods that were used,
    - (iii)** reporting,
    - (iv)** maintenance, inspection and repair of continuous monitoring systems, flow metres, and other

**ANNEXE 19**

(paragraphe 122(2))

**Plan de surveillance —  
contenu**

- 1** La liste des marchés ou autres mécanismes d'échange de permis ou d'unités auxquels le participant ou le fournisseur étranger participe.
- 2** La description des opérations, y compris la description de ce qui suit :
  - a)** les activités et les processus en cause;
  - b)** les limites de la zone où les opérations sont menées;
  - c)** les technologies, les installations et les infrastructures utilisées pour mener les opérations.
- 3** Un schéma fonctionnel simplifié des opérations qui contient les éléments suivants :
  - a)** les intrants utilisés, y compris les charges d'alimentation, les combustibles ou les sources d'électricité;
  - b)** les produits intermédiaires et finaux qui sont produits;
  - c)** l'équipement mécanique utilisé;
  - d)** les instruments de contrôle des processus utilisés pour contrôler les opérations, y compris les capteurs et les dispositifs de mesure;
  - e)** la désignation de chaque élément du schéma fonctionnel.
- 4** La description de chaque source des données visées par le rapport de validation ou de vérification que le participant ou le fournisseur étranger doit transmettre, selon le cas, y compris, le cas échéant :
  - a)** son exactitude;
  - b)** ses caractéristiques d'échantillonnage;
  - c)** la fréquence des collectes de données.
- 5** La description du système que le participant ou le fournisseur étranger utilise pour gérer les données visées par le rapport, y compris :
  - a)** les procédures et politiques utilisées pour assurer la qualité des données, en particulier en ce qui concerne :
    - (i)** la collecte et la mesure des données,
    - (ii)** l'interprétation des méthodes de quantification des réductions d'émissions utilisées,
    - (iii)** la transmission de rapports,
    - (iv)** l'entretien, l'inspection et la réparation des systèmes de surveillance en continu, des débitmètres et

instrumentation used to collect the information, including procedures for deferring their maintenance and inspection,

**(v)** contingency plans in the event of a failure of a measurement device or a component of a continuous monitoring system,

**(vi)** the keeping of records, including the logbook of measurement device repair and replacement, and

**(vii)** the training of key personnel involved in the data management;

**(b)** the roles and responsibilities of personnel with respect to the data management system;

**(c)** a description of its design including the information technology infrastructure and applications used to manage the data;

**(d)** its data management controls including their description, location, purpose, frequency and type;

**(e)** procedures to follow when data is missing;

**(f)** the subcontractors or software that are used to manage the data;

**(g)** the physical security methods that are used to ensure data integrity; and

**(h)** data back-up procedures.

**6** The following information with respect to each measurement device used to measure data on which the application or report is based:

**(a)** its description;

**(b)** its make, model, and serial number;

**(c)** its location, installation method and approximate install date;

**(d)** its measurement characteristics including units of measure, accuracy, and lower detection limits;

**(e)** its maintenance, including calibration method and calibration frequency;

**(f)** any postponements in calibration and any related documentation;

**(g)** the frequency with which it provides measurements.

**7** Information with respect to the calculation and use of data for reporting in the application or report, including

**(a)** equations used to

**(i)** calculate flows in mass, volume, or energy units of measurement,

des autres instruments utilisés pour recueillir les données, y compris les procédures de report de leur entretien et de leur inspection,

**(v)** les dispositifs d'urgence en cas de défaillance d'une composante d'un instrument de mesure ou d'une composante d'un système de surveillance en continu,

**(vi)** la tenue des registres, en particulier le journal des réparations et des remplacements des instruments de mesure,

**(vii)** la formation du personnel responsable de la gestion des données;

**b)** les rôles et responsabilités du personnel à l'égard du système de gestion des données;

**c)** la description de la conception du système de gestion des données, notamment l'infrastructure et les applications des technologies de l'information utilisées pour gérer les données;

**d)** les contrôles du système de gestion des données, y compris la description, l'emplacement, le but, la fréquence et le type de contrôle;

**e)** les procédures relatives aux données manquantes;

**f)** les sous-traitants ou logiciels utilisés pour gérer les données;

**g)** les dispositifs de sécurité utilisés pour assurer l'intégrité des données;

**h)** les procédures de sauvegarde des données.

**6** Les renseignements suivants relativement à chaque instrument de mesure utilisé pour la collecte de données visées par le rapport :

**a)** sa description;

**b)** sa marque, son modèle et son numéro de série;

**c)** son emplacement, la méthode d'installation utilisée et la date approximative de son installation;

**d)** ses caractéristiques, y compris les unités de mesure, l'exactitude et les limites de détection inférieures;

**e)** son entretien, y compris la méthode et la fréquence des étalonnages;

**f)** tout report de son étalonnage, accompagné des documents à l'appui;

**g)** sa fréquence de prise de mesures.

**7** Les renseignements suivants sur les calculs et l'utilisation des données visées par le rapport, y compris :

**a)** les équations utilisées pour les fins suivantes :

**(i)** le calcul des flux en unités de mesure de masse, de volume ou d'énergie,

- (ii) convert units,
  - (iii) estimate non-measured parameters,
  - (iv) aggregate data, and
  - (v) estimate, interpolate or extrapolate data; and
- (b)** any software used to transform the data.

**8** If the validation or verification is in respect of an application made under section 29 or 66 of the Regulations or a report submitted in accordance with section 105 of the Regulations,

- (a)** an explanation of the processes and methods used to collect the data used in the application or report, including any supporting documents;
- (b)** a description of the steps taken and calculations made to aggregate data;
- (c)** the methodology used to assign fuel volumes to each carbon intensity value;
- (d)** the methodology used to monitor and calculate the weighted average of the feedstock and fuel transport distance for each transport mode, including supporting documents; and
- (e)** in the case of a report submitted in accordance with section 105 of the Regulations, a log of any modifications that were made to the report.

**9** If the validation or verification is in respect of a credit creation report referred to in sections 103, 104 of the Regulations, a compliance report referred to in section 109 of the Regulations or a fossil fuel production report referred to in section 110 of the Regulations a reference to the documentation that relates to the quantity of any fuel produced and the sale, purchase or transport of any fuel.

- (ii) la conversion des unités,
- (iii) l'estimation des paramètres non mesurés,
- (iv) le regroupement des données,
- (v) l'estimation, l'interpolation ou l'extrapolation des données;

**b)** les logiciels utilisés pour transformer les données.

**8** Dans le cas où le participant ou le fournisseur étranger présente la demande visée aux articles 29 ou 66 du présent règlement ou lorsqu'il est tenu de transmettre le rapport sur les filières d'intensité en carbone prévu à l'article 105 du présent règlement :

- a)** une explication des processus et des méthodes utilisés pour la collecte des données figurant dans la demande ou dans le rapport, ainsi que tout document à l'appui;
- b)** la description des mesures prises et des calculs effectués pour regrouper les données;
- c)** la méthode suivie pour l'attribution des volumes de combustible à chaque valeur d'intensité en carbone;
- d)** la méthode suivie pour la surveillance et le calcul de la distance moyenne pondérée de chaque mode de transport des charges d'alimentation et des combustibles, ainsi que tout document à l'appui;
- e)** dans le cas du rapport sur les filières d'intensité en carbone prévu à l'article 105 du présent règlement, le journal des modifications apportées à ce rapport.

**9** Dans le cas où le participant doit transmettre au ministre le rapport de création prévu aux articles 103 ou 104 du présent règlement, le rapport de conformité prévu à l'article 109 du présent règlement ou le rapport sur la production de combustibles fossiles prévu à l'article 110 du présent règlement, la mention des documents relatifs à la quantité de tout combustible produit et à la vente, à l'achat ou au transport de tout combustible.

## Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations

### Statutory authorities

*Tobacco and Vaping Products Act*  
*Canada Consumer Product Safety Act*

### Sponsoring department

Department of Health

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Executive summary

**Issues:** There has been a rapid increase in youth vaping in Canada. Young persons are being exposed to vaping product-related harms, including those related to nicotine exposure, which can result in a dependence on nicotine and an increased risk of tobacco use. Health Canada has identified the availability of high-nicotine concentration vaping products in the Canadian market since 2018 as one of the key factors that has contributed to the rapid rise in youth vaping.

**Description:** The proposed *Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations* (proposed Regulations) would establish a maximum nicotine concentration of 20 mg/mL for vaping products manufactured or imported for sale in Canada and prohibit the packaging and sale of vaping products if the nicotine concentration displayed on the package exceeds that value. The proposed Regulations would also amend the *Vaping Products Labelling and Packaging Regulations* (VPLPR) to align with this limit for products intended for the domestic market, while continuing to prohibit a nicotine concentration of 66 mg/mL or more in vaping products intended for export.

**Rationale:** Lowering the maximum concentration of nicotine allowed in vaping products is expected to contribute to reducing the appeal of these products to youth, which would help address the rapid rise in youth vaping.

The proposed Regulations would support Canada's Tobacco Strategy (CTS), which aims to reduce the

## Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage

### Fondements législatifs

*Loi sur le tabac et les produits de vapotage*  
*Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*

### Ministère responsable

Ministère de la Santé

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Résumé

**Enjeux :** Le vapotage connaît une croissance rapide chez les jeunes au Canada. Les jeunes sont exposés aux effets néfastes des produits de vapotage, y compris ceux liés à l'exposition à la nicotine, qui peuvent entraîner une dépendance et accroître le risque d'usage du tabac. Santé Canada a établi que la présence sur le marché canadien de produits de vapotage à forte concentration en nicotine depuis 2018 est l'un des principaux facteurs ayant contribué à l'augmentation rapide du vapotage chez les jeunes.

**Description :** Le projet de *Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage* (le projet de règlement) fixerait une concentration en nicotine maximale de 20 mg/mL pour les produits de vapotage qui sont fabriqués ou importés pour la vente au Canada et interdirait l'emballage et la vente de produits de vapotage dont la concentration en nicotine indiquée sur l'emballage excède cette valeur. De plus, le projet de règlement modifierait le *Règlement sur l'étiquetage et l'emballage des produits de vapotage* (REEPV) afin que cette limite soit appliquée aux produits destinés au marché intérieur. L'interdiction d'une concentration en nicotine de 66 mg/mL ou plus dans les produits de vapotage destinés à l'exportation serait maintenue.

**Justification :** On s'attend à ce que la réduction de la concentration maximale de nicotine permise dans les produits de vapotage contribue à réduire l'attrait de ces produits pour les jeunes, ce qui aiderait à contrer l'augmentation rapide du vapotage chez les jeunes.

Le projet de règlement appuierait la Stratégie canadienne sur le tabac (SCT), qui vise à réduire le fardeau



burden of disease and death from tobacco use and its consequential impact on the health care system and society. They are expected to primarily benefit youth by contributing to the reduction in the number of those experimenting with vaping products, who could otherwise be exposed to and dependent on nicotine and transition into tobacco users. There would be long-term benefits in terms of avoided tobacco-related mortality and morbidity, and exposure to second-hand smoke.

The proposed Regulations would result in total incremental costs for the vaping industry estimated at \$452.0 million present value (PV) over 30 years (or \$36.4 million annually). The monetized costs to the vaping industry are associated with the disposal of their stocks of vaping products above 20 mg/mL nicotine, as these would no longer be sold or distributed, and potential industry profit losses. Implementation of the proposed Regulations would result in one-time incremental costs to Health Canada, which would not be significant when compared to the total costs of the proposed Regulations. There would be no incremental costs to Health Canada from performing compliance and enforcement activities.

A break-even analysis indicates that a decrease in the vaping initiation rates in the range of 2.58% to 4.11% relative to the baseline initiation rate would be sufficient to produce public health benefits equivalent to or greater than the estimated monetized costs.

The small business lens applies. There is no administrative burden on businesses that would result from the proposal; therefore, the one-for-one rule does not apply.

The proposed Regulations would align with restrictions in place in the provinces of British Columbia and Nova Scotia. They would also align with measures in place in the European Union, Iceland, Israel, Moldova, Saudi Arabia and the United Kingdom. They would not align with measures in the United States, as there is currently no restriction on the nicotine concentration of vaping products at the federal level.

des maladies et des décès attribuables au tabagisme et les répercussions qui en découlent sur le système de santé et la société. Le projet de règlement devrait profiter principalement aux jeunes en contribuant à réduire le nombre d'entre eux qui essaient les produits de vapotage, lesquels peuvent entraîner une exposition et une dépendance à la nicotine et amener les jeunes à devenir des usagers de tabac. Il y aurait des avantages à long terme en matière de maladies et de décès liés au tabac évités, y compris ceux attribuables à l'exposition à la fumée secondaire.

Le projet de règlement entraînerait des coûts supplémentaires totaux estimés à 452,0 millions de dollars en valeur actuelle (VA) sur 30 ans (ou 36,4 millions de dollars par année) pour l'industrie du vapotage. Les coûts monétaires pour l'industrie du vapotage sont liés à l'élimination des stocks de produits de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL, lesquels ne pourraient plus être vendus ni distribués, et aux pertes potentielles de profits. La mise en œuvre du projet de règlement exigerait un coût supplémentaire ponctuel pour Santé Canada, qui ne serait pas important comparativement aux coûts totaux du projet de règlement. Il n'y a toutefois pas de coûts supplémentaires associés aux activités de mise en œuvre, de conformité et d'application.

Selon l'analyse du seuil de rentabilité, une baisse du taux d'initiation au vapotage de 2,58 % à 4,11 % par rapport au taux de référence suffirait à procurer des avantages pour la santé publique équivalents ou supérieurs aux coûts monétaires estimés.

La lentille des petites entreprises s'applique. Toutefois, la règle du « un pour un » ne s'applique pas au projet de règlement, car il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

Le projet de règlement irait dans le sens des restrictions imposées en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse. Il cadrerait également avec les mesures appliquées au sein de l'Union européenne, en Islande, en Israël, en Moldova, en Arabie saoudite et au Royaume-Uni. Il ne cadrerait toutefois pas avec les mesures en place aux États-Unis, où il n'existe actuellement aucune restriction sur la concentration en nicotine des produits de vapotage à l'échelon fédéral.

## Issues

A rapid increase in youth vaping has been observed in Canada. Data from the 2018–2019 Canadian Student Tobacco, Alcohol and Drugs Survey (CSTADS) indicates that the prevalence of vaping has doubled among students compared to the previous survey in 2016–2017. Young persons are being exposed to vaping product-related harms, including those related to nicotine exposure, which

## Enjeux

Une croissance rapide du vapotage chez les jeunes est observée au Canada. D'après des données tirées de l'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues chez les élèves (ECTADE) de 2018-2019, la prévalence du vapotage a doublé chez les élèves, comparativement à celle enregistrée dans le cadre de la précédente enquête de 2016-2017. Les jeunes sont exposés aux dangers liés aux

can result in a dependence on nicotine and an increased risk of tobacco use.

The introduction of high-nicotine-concentration vaping products to the Canadian market in 2018 is believed to have contributed to the rapid rise in youth vaping.

## Background

In response to the 2015 report of the House of Commons' Standing Committee on Health entitled *Vaping: Toward a Regulatory Framework for E-Cigarettes*, Parliament established a new legislative framework. *An Act to amend the Tobacco Act and the Non-smokers' Health Act and to make consequential amendments to other Acts* received royal assent on May 23, 2018. As a consequence, vaping products are subject to the *Tobacco and Vaping Products Act* (TVPA) and either the *Food and Drugs Act* or the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA), depending on whether or not the product is marketed for therapeutic use. The provisions of the TVPA apply to all vaping products, including those regulated under the *Food and Drugs Act*, except where they are expressly excluded from the application of the TVPA and some of its provisions (e.g. through the *Regulations Excluding Certain Vaping Products Regulated Under the Food and Drugs Act from the Application of the Tobacco and Vaping Products Act*).

The overall objective of the TVPA with respect to vaping products is to prevent vaping product use from leading to the use of tobacco products by young persons and non-users of tobacco products. Specifically, it aims to (1) protect young persons and non-users of tobacco products from inducements to use vaping products; (2) protect the health of young persons and non-users of tobacco products from exposure to and dependence on nicotine that could result from the use of vaping products; (3) protect the health of young persons by restricting access to vaping products; (4) prevent the public from being deceived or misled with respect to the health hazards of using vaping products; and (5) enhance public awareness of those hazards.

To this end, the TVPA regulates, in addition to tobacco, the manufacture, sale, labelling and promotion of vaping products. Several provincial and territorial jurisdictions have also adopted measures to regulate vaping products, to varying degrees and through different approaches (see section "Regulatory cooperation and alignment" for further details).

produits de vapotage, y compris ceux liés à l'exposition à la nicotine, qui peuvent entraîner une dépendance à la nicotine et un risque accru de tabagisme.

L'arrivée sur le marché canadien de produits de vapotage à forte concentration en nicotine en 2018 aurait contribué à la montée rapide du vapotage chez les jeunes.

## Contexte

En réponse au rapport de 2015 du Comité permanent de la santé de la Chambre des communes intitulé *Vapotage : vers l'établissement d'un cadre réglementaire sur les cigarettes électroniques*, un nouveau cadre législatif a été établi par le Parlement. La *Loi modifiant la Loi sur le tabac, la Loi sur la santé des non-fumeurs et d'autres lois en conséquence* a reçu la sanction royale le 23 mai 2018. Les produits de vapotage sont depuis réglementés en vertu de la *Loi sur le tabac et les produits de vapotage* (LTPV) et de la *Loi sur les aliments et drogues* ou de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC), selon le marché visé par ces produits, soit à des fins thérapeutiques ou non. Les dispositions de la LTPV s'appliquent à tous les produits de vapotage, y compris ceux réglementés en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, sauf s'ils sont expressément exclus de l'application de la LTPV ou de certaines de ses dispositions (par exemple dans le *Règlement soustrayant certains produits de vapotage régis par la Loi sur les aliments et drogues à l'application de la Loi sur le tabac et les produits de vapotage*).

En ce qui concerne les produits de vapotage, la LTPV a pour objectif général d'empêcher que l'usage des produits de vapotage ne pousse les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac à l'usage du tabac. Plus précisément, la LTPV vise à : (1) préserver les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac des incitations à l'usage des produits de vapotage; (2) protéger la santé des jeunes et des non-utilisateurs de produits du tabac contre l'exposition et la dépendance à la nicotine qui pourraient découler de l'usage des produits de vapotage; (3) protéger la santé des jeunes par la limitation de l'accès aux produits de vapotage; (4) empêcher que la population ne soit trompée ou induite en erreur au sujet des dangers que présente l'usage des produits de vapotage pour la santé; (5) mieux sensibiliser la population à ces dangers.

À cette fin, la LTPV réglemente, outre le tabac, la fabrication, la vente, l'étiquetage et la promotion des produits de vapotage. Plusieurs provinces et territoires ont également adopté des mesures pour réglementer les produits de vapotage, à des degrés divers et selon des approches différentes (voir la section « Coopération et harmonisation en matière de réglementation » pour de plus amples renseignements).

## *Canada's Tobacco Strategy*

Tobacco use is the leading preventable cause of disease and premature death in Canada. It is a known or probable cause of more than 40 debilitating and often fatal diseases of the lungs, heart, and other organs, and is responsible for approximately 48 000 premature deaths every year in Canada. Tobacco products contain nicotine, a highly addictive substance that is responsible for tobacco dependence and consequent repeated long-term use that results in chronic exposure to harmful chemicals. Health and economic costs associated with tobacco use in Canada are estimated at \$12.3 billion annually (based on 2017 data).<sup>1</sup>

Canada's Tobacco Strategy (CTS), introduced in 2018, features broad, population-based approaches to achieve the ambitious target of less than 5% tobacco use prevalence by 2035, with targeted approaches focused on specific populations suffering from high levels of tobacco use. One of the Strategy's objectives is to protect youth and non-tobacco users from nicotine addiction.

### *Health concerns and nicotine addiction*

Vaping products are harmful. They emit an aerosol that contains potentially harmful chemicals. The inhalation of these chemicals into the lungs may have a negative impact on health, especially for youth and non-users of tobacco products. For persons who smoke, the best thing they can do to improve their health is to quit smoking. However, persons who smoke can also reduce their exposure to harmful chemicals in tobacco smoke by completely switching to vaping.

Most vaping products contain nicotine. Children and youth are especially susceptible to the harmful effects of nicotine, including addiction. Youth can become dependent on nicotine at lower levels of exposure than adults do.<sup>2</sup> Exposure to nicotine during adolescence can also negatively alter brain development, including long-term effects on memory and concentration abilities.

<sup>1</sup> Canadian Substance Use Costs and Harms Scientific Working Group. (2020). *Canadian substance Use Costs and Harms (2015–2017)*. (Prepared by the Canadian Institute for Substance Use Research and the Canadian Centre on Substance Use and Addiction.) Ottawa ON: Canadian Centre on Substance Use and Addiction.

<sup>2</sup> US Department of Health and Human Services, 2012. Preventing tobacco use among youth and young adults: A report of the Surgeon General. Atlanta, GA.

## *Stratégie canadienne sur le tabac*

Le tabagisme est la principale cause évitable de maladies et de décès précoces au Canada. Il constitue une cause connue ou probable de plus de 40 maladies débilitantes et souvent mortelles des poumons, du cœur et d'autres organes, et est responsable d'environ 48 000 décès précoces chaque année au Canada. Les produits du tabac contiennent de la nicotine, une substance qui crée une forte dépendance qui engendre un usage répété à long terme, entraînant ainsi une exposition chronique à des substances chimiques dangereuses. Les coûts économiques et de santé associés au tabagisme au Canada sont estimés à 12,3 milliards de dollars annuellement (selon les données de 2017).<sup>1</sup>

La Stratégie canadienne sur le tabac (SCT), lancée en 2018, comporte des approches générales axées sur la population pour atteindre l'objectif ambitieux d'un taux de prévalence du tabagisme inférieur à 5 % d'ici 2035, de même que des approches ciblées axées sur des populations précises touchées par les taux élevés de tabagisme. L'un des objectifs de la Stratégie est de protéger les jeunes et les non-fumeurs de la dépendance à la nicotine.

### *Préoccupations liées à la santé et dépendance à la nicotine*

Les produits de vapotage sont nocifs. Ils émettent un aérosol qui contient des substances chimiques potentiellement nocives. L'inhalation de ces substances dans les poumons peut être nocive pour la santé, en particulier chez les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac. Pour une personne qui fume, la meilleure chose à faire pour améliorer sa santé est de cesser de fumer. Toutefois, les personnes qui fument peuvent également réduire leur exposition aux substances chimiques nocives contenues dans la fumée du tabac en passant complètement au vapotage.

La plupart des produits de vapotage contiennent de la nicotine. Les enfants et les jeunes sont particulièrement vulnérables aux effets nocifs de la nicotine, y compris la dépendance. Les jeunes peuvent développer une dépendance à la nicotine à des niveaux d'exposition inférieurs à ceux observés chez des adultes<sup>2</sup>. L'exposition à la nicotine pendant l'adolescence peut également avoir des effets négatifs sur le développement du cerveau, notamment sur la mémoire et la concentration à long terme.

<sup>1</sup> Groupe de travail scientifique sur les coûts et les méfaits de l'usage de substances au Canada. *Coûts et méfaits de l'usage de substances au Canada (2015-2017)*, préparé par l'Institut canadien de recherche sur l'usage de substances et le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, Ottawa (Ont.), Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances, 2020.

<sup>2</sup> US Department of Health and Human Services, 2012. Preventing tobacco use among youth and young adults: A report of the Surgeon General. Atlanta, GA.

The report entitled *Public Health Consequences of E-Cigarettes*, published in 2018 by the U.S. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (NASEM),<sup>3</sup> represents expert consensus resulting from an independent, systematic review of a high volume of peer-reviewed scientific studies. The report offers three conclusions that are of particular significance in supporting the need to further protect youth and non-users of tobacco products: (1) there is substantial evidence that the use of an e-cigarette results in symptoms of dependence; (2) there is conclusive evidence that in addition to nicotine, most e-cigarette products contain and emit numerous potentially toxic substances; and (3) there is substantial evidence that e-cigarette use increases the risk of ever using combustible tobacco cigarettes among youth and young adults.

### Youth vaping

Data from the 2018–2019 CSTADS indicates that the prevalence (past 30 days) of vaping had doubled among students compared to the previous survey in 2016–2017.<sup>4</sup> Twenty percent of students (418 000 individuals) in grades 7 to 12 (Secondary I through V in Quebec) had used an e-cigarette<sup>5</sup> in the past 30 days, double the 10% from 2016–2017. In 2018–2019, the past-30-day prevalence was 11% (115 000) among students in grades 7 to 9 (Secondary I to III in Quebec) and 29% (304 000) among students in grades 10 to 12 (Secondary IV and V in Quebec). Further data is presented in Figure 1. It was found that frequency of use is high, particularly in the upper grades: the prevalence of daily or almost daily e-cigarette use was 13% (133 000) among students in grades 10 to 12. As a comparison, the prevalence of daily or almost daily cigarette use among students in grades 10 to 12 was 1% (14 000) in 2018–2019 (Figure 2).

Le rapport intitulé *Public Health Consequences of E-Cigarettes*, qui a été publié en 2018 par la National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (NASEM)<sup>3</sup> aux États-Unis, témoigne du consensus d'experts par suite d'un examen indépendant et systématique de nombreuses études scientifiques évaluées par des pairs. Le rapport présente trois conclusions particulièrement significatives du fait qu'elles appuient la nécessité de protéger davantage les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac : (1) il existe des preuves substantielles de symptômes de dépendance attribuables à l'usage de la cigarette électronique; (2) il existe des preuves concluantes selon lesquelles la plupart des cigarettes électroniques contiennent et émettent, en plus de la nicotine, de nombreuses substances potentiellement toxiques; (3) il existe des preuves substantielles d'un risque accru d'usage de cigarettes conventionnelles (à base de tabac) chez les jeunes et les jeunes adultes qui utilisent la cigarette électronique.

### Le vapotage chez les jeunes

D'après des données tirées de l'ECTADE de 2018-2019, la prévalence (au cours des 30 derniers jours) du vapotage a doublé chez les élèves par rapport à l'enquête précédente, menée en 2016-2017<sup>4</sup>. Parmi les élèves de la 7<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année (de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup> année du secondaire au Québec), 20 % (418 000 élèves) avaient fait usage d'une cigarette électronique<sup>5</sup> au cours des 30 derniers jours, soit le double comparativement aux 10 % recensés lors de l'enquête de 2016-2017. En 2018-2019, la prévalence au cours des 30 derniers jours s'élevait à 11 % (115 000) chez les élèves de la 7<sup>e</sup> à la 9<sup>e</sup> année (de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> année du secondaire au Québec) et à 29 % (304 000) chez les élèves de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année (de la 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> année du secondaire au Québec). D'autres données sont présentées à la figure 1. On a constaté que la fréquence d'usage est élevée, plus particulièrement chez les élèves des années supérieures : la prévalence de l'usage quotidien ou presque quotidienne de la cigarette électronique était de 13 % (133 000) chez les élèves de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année. À titre de comparaison, la prévalence de l'usage quotidien ou presque quotidien de la cigarette chez les élèves de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année était de 1 % (14 000) en 2018-2019 (figure 2).

<sup>3</sup> National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2018. *Public Health Consequences of E-Cigarettes*. Washington, DC: The National Academies Press.

<sup>4</sup> The 2018–2019 Canadian Student Tobacco, Alcohol and Drugs Survey (CSTADS), previously called the Youth Smoking Survey, is the tenth cycle of data collection. A total sample of 62 850 students in grades 7 to 12 (Secondary I through V in Quebec) completed the survey, which ran between October 2018 and June 2019 in 10 Canadian provinces. The weighted results represent over two million Canadian students. The CSTADS 2018–2019 collected information from students on tobacco use, alcohol and drug use, as well as information on bullying and sleep.

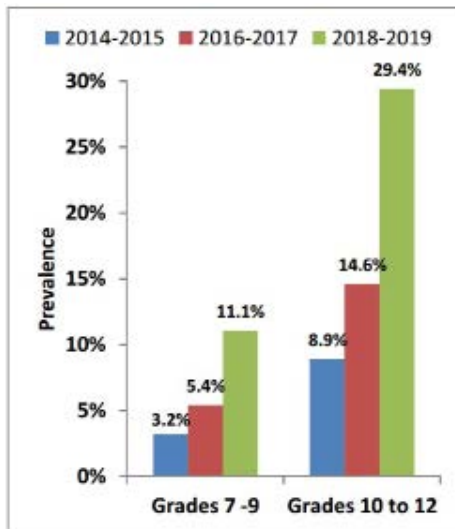
<sup>5</sup> Vaping products consist of devices, parts and substances (see definition in section 2 of the TVPA). The terms “e-cigarette” and “vaping product” are used interchangeably in this document.

<sup>3</sup> National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2018. *Public Health Consequences of E-Cigarettes (disponible en anglais seulement)*. Washington, DC : The National Academies Press.

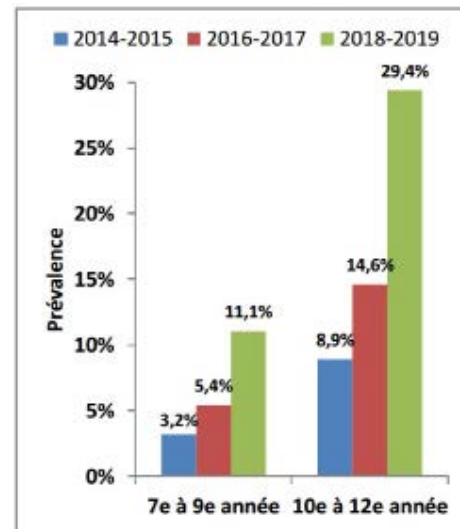
<sup>4</sup> L'Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues chez les élèves (ECTADE) de 2018-2019, auparavant l'Enquête sur le tabagisme chez les jeunes, représente le dixième cycle de collecte de données. Au total, 62 850 élèves de la 7<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année (de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup> année du secondaire au Québec) ont répondu à l'enquête, qui a été réalisée d'octobre 2018 à juin 2019 dans 10 provinces canadiennes. Les résultats pondérés sont représentatifs de plus de deux millions d'élèves canadiens. L'ECTADE de 2018-2019 a permis de recueillir de l'information sur la consommation de tabac, d'alcool et de drogues ainsi que sur l'intimidation et le sommeil chez les élèves.

<sup>5</sup> Les produits de vapotage sont constitués de dispositifs, de pièces et de substances (voir la définition à l'article 2 de la LTPV). Les termes « cigarette électronique » et « produit de vapotage » sont utilisés de façon interchangeable dans le présent document.

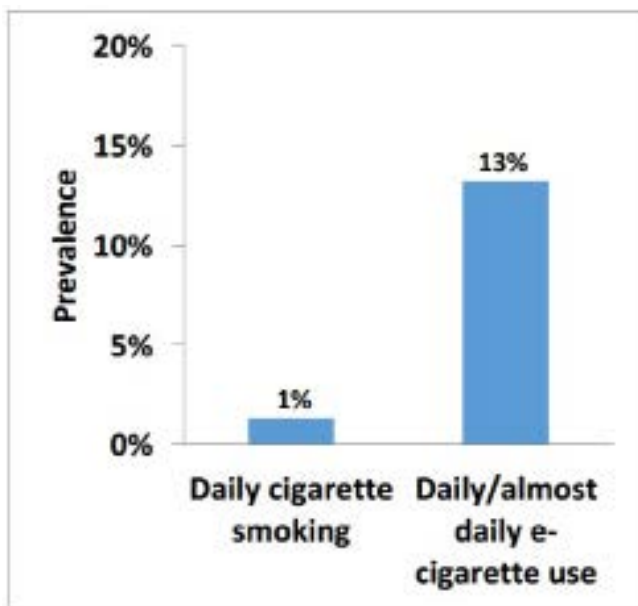
**Figure 1: Past-30-day e-cigarette use grouped by grade (CSTADS)**



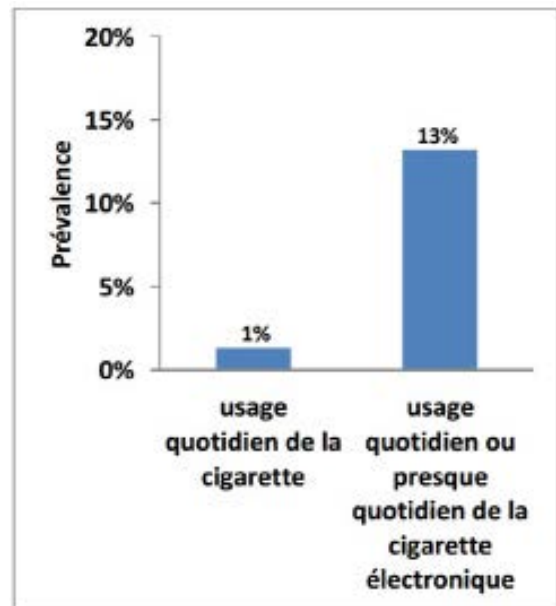
**Figure 1 : Usage de cigarettes électroniques au cours des 30 derniers jours, par groupe d'années scolaires (ECTADE)**



**Figure 2: Daily cigarette smoking and daily/almost daily e-cigarette use, grades 10–12 (2018–2019 CSTADS)**



**Figure 2 : Usage quotidien de la cigarette et usage quotidien ou presque quotidien de la cigarette électronique, de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année (ECTADE de 2018-2019)**



**Adults who use vaping products**

Data from the 2019 Canadian Tobacco and Nicotine Survey (CTNS) shows that the prevalence of past-30-day vaping was 15% (275 000) among adults aged 20 to 24, and 3% (761 000) among adults aged 25 years and older. Among those 25 years of age and older who vape, 49% (372 000) had also smoked daily or occasionally in the past 30 days (current smokers). The picture is slightly different among

**Usage des produits de vapotage chez les adultes**

Selon les données de l'Enquête canadienne sur le tabac et la nicotine (ECTN) de 2019, la prévalence du vapotage au cours des 30 derniers jours était de 15 % (275 000) chez les adultes âgés de 20 à 24 ans et de 3 % (761 000) chez les adultes âgés de 25 ans et plus. Chez les adultes âgés de 25 ans et plus qui vapotaient, 49 % (372 000) avaient aussi fumé quotidiennement ou occasionnellement au cours

the 20–24-year-olds who vape, where a minority (38% or 104 000) were current smokers.<sup>6</sup> Young adults aged 20 to 24 reported that the two most common reasons for vaping were curiosity (27%) and smoking cessation (20%). Among adults aged 25 and over, the top reasons were smoking cessation (41%) and avoiding returning to smoking (15%).

### Addressing the rise in youth vaping

Health Canada is focusing its efforts under the CTS to address the rise of youth vaping. The Department is concerned that the use of vaping products could renormalize smoking behaviour, lead to exposure to and dependence on nicotine, and have adverse health effects. Canada's public health achievements in tobacco control are at risk of being eroded if young persons who experiment with vaping products develop a dependence on nicotine, particularly those who would not otherwise have tried smoking.

Health Canada has conducted a targeted youth-oriented public information campaign with national reach to increase youth awareness of the harms of vaping. In addition, Health Canada is working with other orders of governments, the medical community and other stakeholders to address multi-jurisdictional issues and enhance national cooperative and collaborative efforts to protect young persons and non-users of tobacco products from the health hazards of using vaping products. As a whole, these measures are expected to protect young persons and non-users of tobacco products from inducements to use vaping products and subsequently from exposure to and dependence on nicotine that could result in tobacco use. Grants and contributions funding of \$14 million has been allocated over four years to address tobacco use and youth vaping through the Substance Use and Addictions Program.

Health Canada has taken action to help address the rise in youth vaping through the *Vaping Products Labelling and Packaging Regulations* (VPLPR) and the *Vaping Products Promotion Regulations* (VPPR).

The VPLPR, made in December 2019, establish two sets of requirements: Part 1 sets out labelling requirements pursuant to the TVPA, while Part 2 sets out labelling requirements and child-resistant container requirements pursuant to the CCPSA.

des 30 derniers jours (fumeurs actuels). La situation était légèrement différente chez les 20 à 24 ans qui vapotaient, où les fumeurs actuels représentaient une minorité (38 % ou 104 000)<sup>6</sup>. Les deux raisons les plus couramment citées par les jeunes adultes de 20 à 24 ans pour expliquer l'utilisation d'un produit de vapotage étaient la curiosité (27 %) et l'abandon du tabac (20 %). Chez les adultes âgés de 25 ans et plus, les principales raisons étaient l'abandon du tabac (41 %) et pour éviter de faire à nouveau l'usage des cigarettes (15 %).

### Lutte contre l'augmentation du vapotage chez les jeunes

Dans le cadre de la SCT, Santé Canada concentre ses efforts afin de lutter contre l'augmentation du vapotage chez les jeunes. Le Ministère craint que l'usage des produits de vapotage entraîne une renormalisation du tabagisme, une exposition et une dépendance à la nicotine, ainsi que des effets indésirables sur la santé. Les progrès accomplis par le Canada sur le plan de la santé publique dans la lutte antitabac pourraient être menacés si les jeunes qui essaient les produits de vapotage développent une dépendance à la nicotine, surtout ceux qui n'auraient pas essayé la cigarette autrement.

Santé Canada a mené une campagne d'éducation publique à l'échelle nationale axée sur les jeunes afin de sensibiliser davantage ceux-ci aux méfaits du vapotage. De plus, Santé Canada collabore avec d'autres ordres de gouvernement, le corps médical et d'autres intervenants afin d'aborder les questions touchant plusieurs administrations et d'accroître les efforts de collaboration à l'échelle nationale pour protéger les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac des dangers pour la santé liés à l'usage des produits de vapotage. Dans l'ensemble, ces mesures devraient préserver les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac des incitations à l'usage des produits de vapotage et, par la suite, de l'exposition et de la dépendance à la nicotine qui peuvent mener à l'usage du tabac. Des subventions et des contributions de 14 millions de dollars ont été allouées sur quatre ans pour lutter contre l'usage du tabac et le vapotage chez les jeunes dans le cadre du Programme sur l'usage et les dépendances aux substances.

Santé Canada a pris des mesures pour freiner la hausse du vapotage chez les jeunes au moyen du *Règlement sur l'étiquetage et l'emballage des produits de vapotage* (REEPV) et du *Règlement sur la promotion des produits de vapotage* (RPPV).

Le REEPV, pris en décembre 2019, établit deux séries d'exigences : la partie 1 énonce les exigences en matière d'étiquetage aux termes de la LTPV, alors que la partie 2 énonce les exigences en matière d'étiquetage et de contenants protégés-enfants aux termes de la LCSPC.

<sup>6</sup> Canadian Tobacco and Nicotine Survey 2019

<sup>6</sup> Enquête canadienne sur le tabac et la nicotine de 2019.

Part 1 requires the display of two labelling elements for vaping products that contain nicotine: a nicotine concentration statement and a health warning about the addictiveness of nicotine. These labelling elements must be displayed on the vaping products and/or their packaging. Part 1 also sets out three permitted expressions that may be used on the product or its packaging when a vaping substance does not contain nicotine and, in the case of any other vaping product that contains a vaping substance, when the product is without nicotine. The specific objectives of this part are to enhance the awareness of the health hazards of using vaping products and to prevent the public from being deceived or misled with respect to these hazards.

Part 2 requires a list of ingredients for all vaping substances on product labels, prohibits vaping products with nicotine concentrations of 66 mg/mL or more, requires information to warn about the toxicity of nicotine when ingested (including a first aid treatment statement), and requires refillable vaping products, including devices and their parts that contain nicotine, to be child-resistant. The objective of this part is to protect the health and safety of young children by reducing the risk that they ingest vaping substances containing toxic concentrations of nicotine. The nicotine concentration limit was set at 66 mg/mL or more to address the risks associated with acute poisoning if nicotine in these products is ingested.

The VPPR, made in June 2020, set out measures to further restrict the promotion of vaping products to youth. Subject to limited exceptions, the VPPR prohibit the promotion of vaping products and vaping product-related brand elements by means of advertising done in a manner that allows the advertising to be seen or heard by young persons. They also prohibit the display of vaping products and vaping product-related brand elements at points-of-sale, which allows the product or brand elements to be seen by young persons. This includes online points-of-sale. These measures help protect youth from inducements to using vaping products.

The VPPR also require that vaping product advertising (other than signs at point-of-sale that indicate availability and price in the prescribed form) conveys a warning about the health hazards of using vaping products. They also set out the conditions for the presentation of the health warning and of the attribution to Health Canada for both audio and visual vaping advertisements. The objective of the health warnings on permitted advertising is to enhance public awareness about the health hazards of using vaping products.

La partie 1 exige l'affichage de deux éléments d'étiquetage pour les produits de vapotage qui contiennent de la nicotine : un énoncé sur la concentration en nicotine et une mise en garde à propos du caractère addictif de la nicotine. Ces éléments d'étiquetage doivent figurer sur le produit de vapotage et/ou sur son emballage. La partie 1 prévoit également trois expressions qui peuvent être utilisées sur le produit ou son emballage lorsqu'une substance de vapotage ne contient pas de nicotine et, dans le cas de tout autre produit de vapotage qui contient une substance de vapotage, lorsque le produit ne contient pas de nicotine. Les objectifs précis de cette partie sont de mieux sensibiliser la population aux dangers pour la santé liés à l'usage des produits de vapotage et à empêcher que la population ne soit trompée ou induite en erreur au sujet de ces dangers.

La partie 2 exige la présence d'une liste d'ingrédients sur l'étiquette de toutes les substances de vapotage; interdit les produits de vapotage ayant une concentration en nicotine de 66 mg/mL ou plus; exige des renseignements mettant en garde contre la toxicité de la nicotine en cas d'ingestion (y compris un énoncé relatif aux premiers soins), et exige que les produits de vapotage rechargeables, y compris les dispositifs et leurs pièces qui contiennent de la nicotine, soient équipés de mécanismes protège-enfants. L'objectif de cette partie est de protéger la santé et la sécurité des jeunes enfants en réduisant le risque qu'ils ingèrent des substances de vapotage contenant des concentrations toxiques de nicotine. La limite de la concentration en nicotine a été établie à 66 mg/mL ou plus pour tenir compte des risques associés à une intoxication aiguë si la nicotine contenue dans le produit est ingérée.

Le RPPV, pris en juin 2020, énonce des mesures visant à restreindre davantage la promotion des produits de vapotage auprès des jeunes. Sous réserve d'exceptions limitées, il est interdit de faire la promotion d'un produit de vapotage ou d'un élément de marque d'un tel produit en recourant à de la publicité faite de manière à ce que les jeunes puissent la voir ou l'entendre. Il est également interdit d'exposer au point de vente (y compris les points de vente en ligne) tout produit de vapotage ou élément de marque d'un tel produit à la vue des jeunes. Ces mesures visent à préserver les jeunes des incitations à l'usage des produits de vapotage.

Le RPPV exige également que toute publicité de produits de vapotage (autres que les affiches aux points de vente qui indiquent la disponibilité et le prix en la forme prescrite) communique une mise en garde sur les dangers pour la santé liés à l'utilisation de ces produits. Le RPPV établit en outre les conditions à respecter pour la présentation de la mise en garde et exige que Santé Canada soit mentionné comme source de celle-ci dans les publicités audio et visuelles. Ces mises en garde dans les publicités autorisées visent à mieux sensibiliser la population aux dangers pour la santé liés à l'usage des produits de vapotage.

## Appeal of high-nicotine-concentration vaping products

In 2016, the domestic vaping substances (e-liquid) market was valued at approximately \$250 million. Vaping products that contained a low nicotine concentration (3–6 mg/mL) made up 60% (\$150 million) of this market, while nicotine-free vaping products made up 18% (\$45 million). Vaping products with a nicotine concentration that exceeded 18 mg/mL made up less than 10% of the market (less than \$25 million).<sup>7</sup> Thus, prior to 2018, the vaping substances market in Canada was composed almost entirely of products below 20 mg/mL nicotine.

In 2018, a new generation of vaping products were introduced to the Canadian market, characterized by high concentrations of nicotine in salt form (called “nicotine salts”) that made nicotine less aversive when inhaled.<sup>8</sup> As a result, vaping products above 20 mg/mL nicotine (a majority of which contained nicotine salts) quickly took a dominant market position, capturing 62% of the domestic market by value of nicotine-containing vaping substances in 2019.<sup>9,10</sup>

Information collected from 738 respondents for the 2019 Wave 3 International Tobacco Control Youth Tobacco and Vaping Survey indicates that, of youth in Canada aged 16–19 who had vaped in the past 30 days, 24% reported that they use vaping products “for the nicotine” among their top five reasons. The other four reasons included “for fun/I like it” (50%), “for the flavour” (40%), “curiosity/to try something new” (39%) and “to deal with stress or anxiety” (35%).<sup>11</sup>

Research using focus groups made up of 103 youth aged 13–19, conducted for Health Canada in March 2020, underscores the importance many place on vaping

## Attrait des produits de vapotage à forte concentration en nicotine

En 2016, le marché intérieur des substances de vapotage (liquides à vapoter) était évalué à environ 250 millions de dollars. Les produits de vapotage ayant une faible concentration en nicotine (de 3 à 6 mg/mL) représentaient 60 % (150 millions de dollars) de ce marché, alors que les produits de vapotage sans nicotine comptaient pour 18 % (45 millions de dollars). Les produits contenant plus de 18 mg/mL de nicotine représentaient moins de 10 % du marché (moins de 25 millions de dollars)<sup>7</sup>. Ainsi, avant 2018, le marché des substances de vapotage au Canada était composé presque exclusivement de produits contenant moins de 20 mg/mL de nicotine.

En 2018, une nouvelle génération de produits de vapotage faisait son entrée sur le marché canadien. Ces produits sont caractérisés par des concentrations élevées en nicotine sous forme de sel (sels de nicotine), forme qui diminue l'aversion à la nicotine quand elle est inhalée<sup>8</sup>. Par conséquent, les produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine (dont la majorité contenait des sels de nicotine) ont rapidement pris une position dominante, s'appropriant 62 % du marché intérieur des substances de vapotage contenant de la nicotine, en valeur, en 2019<sup>9,10</sup>.

Selon les renseignements recueillis auprès des 738 répondants de la troisième vague de l'International Tobacco Control Youth Tobacco and Vaping Survey, menée en 2019, 24 % des jeunes Canadiens âgés de 16 à 19 ans ayant vapoté au cours des 30 derniers jours ont déclaré, parmi leurs cinq principales raisons, utiliser les produits de vapotage « pour la nicotine ». Les quatre autres raisons citées comprenaient « pour le plaisir/j'aime ça » (50 %), « pour les arômes » (40 %), « par curiosité/pour essayer quelque chose de nouveau » (39 %) et « pour gérer le stress ou l'anxiété » (35 %)<sup>11</sup>.

Une étude utilisant des groupes de discussion composés de 103 jeunes de 13 à 19 ans, menée pour le compte de Santé Canada en mars 2020, souligne l'importance que

<sup>7</sup> *Study of the Market Size and Growth Trends of the Growth Trends of the Nicotine-Based Vaping Products Market in Canada*. A custom report compiled by Euromonitor International for Health Canada. January 2017.

<sup>8</sup> Nicotine salts are made by combining an organic acid with nicotine, which in turn lowers the pH of the vaping substance. The pH of vaping substances ranges from 5.3 to 9.3. In low pH (acidic) conditions, nicotine is ionized (protonated) and is less irritating, providing a smoother sensation on the throat and upper airway.

<sup>9</sup> The Nielsen Company of Canada. *E-Cigarettes National & Regional GB+DR+MM National & Regional C&G*. A report prepared for Health Canada. December 2019.

<sup>10</sup> *Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada*. A custom report compiled by Euromonitor International for Health Canada. February 2020.

<sup>11</sup> Unpublished results provided by Dr. David Hammond, School of Public Health and Health Systems, University of Waterloo, Canada.

<sup>7</sup> *Study of the Market Size and Growth Trends of the Growth Trends of the Nicotine-Based Vaping Products Market in Canada*. Janvier 2017. Un rapport sur mesure compilé par Euromonitor International pour Santé Canada.

<sup>8</sup> Les sels de nicotine sont obtenus en combinant un acide organique à la nicotine, ce qui abaisse le pH de la substance de vapotage. Le pH des substances de vapotage varie de 5,3 à 9,3. Dans des conditions de pH faible (acides), la nicotine est ionisée (protonée) et est moins irritante, ce qui procure une sensation plus douce dans la gorge et les voies respiratoires supérieures.

<sup>9</sup> The Nielsen Company of Canada. *E-cigarettes National & Regional GB+DR+MM National & Regional C+G*. Décembre 2019. Un rapport préparé pour Santé Canada

<sup>10</sup> *Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada*. Février 2020. Un rapport sur mesure compilé par Euromonitor International pour Santé Canada.

<sup>11</sup> Résultats non publiés, fournis par David Hammond, School of Public Health and Health Systems, Université de Waterloo, Canada.



products with higher concentrations of nicotine. In this study, youth who reported using vaping products containing at least 50 mg/mL mentioned experiencing a “head rush” or “buzz” as by far “the best part about vaping.” Vaping makes most youth feel “relaxed,” but some also believe it makes them feel high and lightheaded. Other youth say vaping makes them feel lethargic, while for another group, vaping seems to energize them.<sup>12</sup>

In a recent survey of Canadians aged 15 and older conducted for Health Canada, a total of 1 232 respondents who vape were asked to identify the nicotine strength used on the basis of either percentage (%) or weight by volume (mg/mL) as per information displayed on their product.<sup>13</sup> The survey findings point to differences by age in nicotine concentrations used. The majority (51%) of respondents reported using vaping products with less than 20 mg/mL or 2% nicotine, 36% reported using products with nicotine concentration equal to or above 20 mg/mL or 2%, and 13% indicated not knowing the nicotine concentration. Older adults (25 years and over) were more likely (54%) to report using vaping products with less than 20 mg/mL or 2% nicotine, as compared to youth vapers (15 to 19 years) (42%). Use of vaping products with less than 20 mg/mL or 2% nicotine among young adults (aged 20 to 24 years) was not significantly different from the other age groups (47%). Youth vapers were more likely (45%) to report using vaping products with nicotine concentration equal to or above 20 mg/mL or 2%, as compared to older adults (33%). Use of vaping products with nicotine concentration equal to or above 20 mg/mL or 2% among young adults was not significantly different from the other age groups (38%).<sup>14</sup>

The availability of high-nicotine-concentration vaping products in the Canadian market since 2018 is not the only factor believed to have contributed to the rise in youth vaping. Other key factors include an increase in promotional activities relating to vaping products, including on social media, and the use of a wide variety of flavours and innovative design features. The Department has implemented regulations to address promotional activities, and is considering additional measures, including these proposed Regulations, to address the other key factors.

beaucoup accordent aux produits de vapotage à forte concentration en nicotine. Dans cette étude, les jeunes qui ont déclaré avoir utilisé des produits de vapotage contenant au moins 50 mg/mL de nicotine ont mentionné que le sentiment d’euphorie (« buzz ») que procure l’utilisation de ces produits était, de loin, « la meilleure chose au sujet du vapotage ». Le vapotage amène la plupart des jeunes à se sentir « détendus », mais certains disent également avoir le sentiment de planer ou se sentir étourdis. D’autres affirment que le vapotage les rend léthargiques, tandis que chez certains, le vapotage semble leur donner de l’énergie<sup>12</sup>.

Dans une étude récente menée auprès de Canadiens de 15 ans et plus pour le compte de Santé Canada, on a demandé à 1 232 vapoteurs d’indiquer la concentration en nicotine utilisée, en pourcentage (%) ou en poids par volume (mg/mL), selon l’information figurant sur leur produit<sup>13</sup>. Les résultats de l’étude montrent des différences selon l’âge dans les concentrations utilisées. La majorité des répondants (51 %) ont indiqué utiliser des produits de vapotage contenant moins de 20 mg/mL ou 2 % de nicotine, 36 % ont dit utiliser des produits contenant de la nicotine dans une concentration égale ou supérieure à 20 mg/mL ou 2 %, et 13 % ont affirmé ne pas connaître la concentration en nicotine. Les adultes plus âgés (25 ans et plus) étaient plus susceptibles (54 %) de déclarer utiliser des produits de vapotage contenant moins de 20 mg/mL ou 2 % de nicotine que les jeunes vapoteurs (de 15 à 19 ans) (42 %). L’utilisation de produits de vapotage contenant moins de 20 mg/mL ou 2 % de nicotine chez les jeunes adultes (de 20 à 24 ans) n’était pas significativement différente de celle dans les autres groupes d’âge (47 %). Les jeunes vapoteurs étaient plus susceptibles (45 %) de déclarer utiliser des produits contenant de la nicotine dans une concentration égale ou supérieure à 20 mg/mL ou 2 % que les adultes plus âgés (33 %). L’utilisation de produits de vapotage contenant de la nicotine dans une concentration égale ou supérieure à 20 mg/mL ou 2 % chez les jeunes adultes n’était pas significativement différente de celle dans les autres groupes d’âge (38 %)<sup>14</sup>.

La présence de produits de vapotage à forte concentration en nicotine sur le marché canadien depuis 2018 n’est pas le seul facteur censé avoir contribué à la hausse du vapotage chez les jeunes. Parmi les autres facteurs clés, il faudrait noter l’augmentation des activités promotionnelles liées aux produits de vapotage, y compris dans les médias sociaux, et l’utilisation d’une grande variété d’arômes et d’éléments de conception novateurs. Le Ministère a mis en œuvre un règlement visant les activités de promotion et envisage d’autres mesures, y compris ce projet de règlement, pour s’attaquer aux autres facteurs clés.

<sup>12</sup> Quorus Consulting Group. [Exploratory Research on Youth Vaping \(PDF\)](#). May 2020.

<sup>13</sup> As an example, 2% equals approximately 20 mg/mL.

<sup>14</sup> Earncliffe Strategy Group. [\(ARCHIVED\) Social Values and Psychographic Segmentation of Tobacco and Nicotine Users and Non-Users \(PDF\)](#). February 2020.

<sup>12</sup> Le groupe-conseil Quorus Inc. [Recherche exploratoire sur le vapotage chez les jeunes \(PDF\)](#). Mai 2020.

<sup>13</sup> À titre comparatif, 2 % équivalent à environ 20 mg/mL.

<sup>14</sup> Earncliffe Strategy Group. [\(ARCHIVÉE\) Valeurs sociales et segmentation psychographique des utilisateurs et des non-utilisateurs de tabac et de nicotine \(PDF\)](#). Février 2020.

## Objective

The objective of the proposed Regulations is to protect young persons from inducements to use vaping products by lowering the concentration of nicotine to a maximum of 20 mg/mL. This is expected to contribute to reducing their appeal to youth.

The proposed Regulations, in association with other vaping-related measures under the TVPA, aim to prevent vaping product use from leading to the use of tobacco products by young persons.

## Description

The proposed Regulations would establish a maximum nicotine concentration of 20 mg/mL for vaping products intended to be sold at retail, or to be furnished by any means other than retail sale, in Canada. This measure would apply to manufacturers, including importers, of vaping products. Any manufacturer that would manufacture or sell a vaping product that does not conform with this proposed limit would be in contravention of section 7.2 of the TVPA. This would not affect the supply of nicotine to manufacturers of vaping products and the export of vaping products. Vaping products authorized under the *Food and Drugs Act* would not be subject to the proposed Regulations.

The proposed Regulations would prescribe the laboratory method entitled “ISO 20714 E-liquid — Determination of nicotine, propylene glycol and glycerol in liquids used in electronic nicotine delivery devices — Gas chromatographic method” for determining the nicotine concentration of a vaping substance.<sup>15</sup> Health Canada would use this method to determine compliance with the proposed maximum nicotine concentration. Manufacturers and importers who wish to assess if their products meet the proposed prescribed nicotine standard would need to use this method. However, they would not need to use this method for routine nicotine testing. Since the ISO method provides results expressed in mg/g, the proposed Regulations describe how to convert them into mg/mL.

The proposed Regulations would also prohibit the packaging and sale of vaping products where the package displays, in the nicotine concentration statement required by the VPLPR, a value that exceeds 20 mg/mL. This measure would apply to any person who packages or sells vaping products in Canada.

Pursuant to the VPLPR, the manufacture, importation, advertisement or sale of vaping products containing 66 mg/mL or more of nicotine is prohibited. The proposed

## Objectif

Le projet de règlement a pour objectif de préserver les jeunes des incitations à l'usage des produits de vapotage en fixant la concentration en nicotine maximale à 20 mg/mL. Cette mesure devrait aider à réduire l'attrait de ces produits pour les jeunes.

Le projet de règlement, combiné à d'autres mesures touchant les produits de vapotage prises en vertu de la LTPV, vise à empêcher que l'usage de ces produits ne pousse les jeunes à l'usage du tabac.

## Description

Le projet de règlement fixerait une concentration en nicotine maximale de 20 mg/mL pour les produits de vapotage destinés à être vendus au détail ou à être fournis de toute autre façon que la vente au détail au Canada. Cette mesure s'appliquerait uniquement aux fabricants, y compris les importateurs, de produits de vapotage. Un fabricant qui fabriquerait ou vendrait un produit de vapotage qui ne respecte pas la limite proposée contreviendrait à l'article 7.2 de la LTPV. Cette mesure n'aurait aucune incidence sur l'approvisionnement en nicotine des fabricants de produits de vapotage ni sur l'exportation de ces produits. Le projet de règlement ne s'appliquerait pas aux produits de vapotage qui sont autorisés en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*.

Le projet de règlement prescrirait la méthode de laboratoire « ISO 20714 E-liquide — Détermination de la teneur en nicotine, propylène glycol et glycérol dans les liquides utilisés avec les systèmes électroniques de délivrance de nicotine — Méthode par chromatographie en phase gazeuse » pour établir la concentration en nicotine d'une substance de vapotage<sup>15</sup>. Santé Canada utiliserait cette méthode pour déterminer si la concentration en nicotine maximale proposée est respectée. Les fabricants et les importateurs qui souhaitent évaluer si leurs produits respectent la norme prescrite de nicotine auraient à utiliser cette méthode. Ils n'auraient toutefois pas à le faire pour les essais de routine. Les résultats obtenus avec la méthode ISO étant exprimés en mg/g, le projet de règlement explique comment les convertir en mg/mL.

Le projet de règlement interdirait en outre l'emballage et la vente de produits de vapotage lorsque l'énoncé sur la concentration en nicotine exigé par le REEPV indique une valeur supérieure à 20 mg/mL. Cette mesure s'appliquerait à quiconque emballe ou vend des produits de vapotage au Canada.

Conformément au REEPV, la fabrication, l'importation, la publicité et la vente de produits de vapotage contenant 66 mg/mL de nicotine ou plus sont interdites. Le projet de

<sup>15</sup> For information on how to purchase ISO standards, please visit the [Standards Council of Canada website](#).

<sup>15</sup> Pour en savoir plus sur la façon d'acheter des normes ISO, veuillez consulter le [site Web du Conseil canadien des normes](#).

Regulations would amend the VPLPR to ensure alignment between both sets of regulations for vaping products manufactured or imported for sale in Canada. The amendment would maintain the maximum nicotine concentration of 66 mg/mL or more for products intended for export.

The proposed Regulations, including the proposed amendment to the VPLPR, would come into force 15 days after the day they are published in *Canada Gazette*, Part II.

## Regulatory development

### Consultation

#### Reducing Youth Access and Appeal of Vaping Products: Consultation on Potential Regulatory Measures

The consultation document entitled [Reducing Youth Access and Appeal of Vaping Products: Consultation on Potential Regulatory Measures \(PDF\)](#) was published on the Government of Canada website on April 11, 2019, providing a 45-day comment period that closed May 25, 2019. The consultation asked Canadians for input on various measures to reduce youth access to vaping products and to reduce the appeal of vaping products to youth. One of the measures proposed was to reduce the nicotine content in vaping products.

Health Canada received nearly 23 000 postcards from people who vape who were opposed to additional measures and who reported either quitting smoking with vaping or attempting to quit smoking with vaping. Most of these respondents also provided information regarding the nicotine concentration(s) they used. In total, 87% reported using a concentration of 20 mg/mL or less, with the most common concentrations reported being 3 mg/mL (32% of respondents) and 6 mg/mL (30% of respondents). Also, 2% reported using nicotine-free products and 3% reported using vaping products that contained more than 50 mg/mL of nicotine.

Excluding postcard respondents, Health Canada received 288 comments from stakeholders in response to the consultation. Approximately 50% of respondents expressed support for further restrictions on nicotine concentration, 13% were opposed, and 37% were unclear or provided no opinion.

Respondents who supported lowering the maximum nicotine concentration in vaping products included parents, educators, the general public, non-governmental organizations (NGOs), health authorities, provinces and territories, and a small number of specialty vape shop owners and

règlement modifierait le REEPV afin d'assurer l'harmonisation des deux règlements en ce qui concerne les produits de vapotage qui sont fabriqués ou importés en vue de leur vente au Canada. Les modifications maintiendraient la limite de concentration en nicotine de 66 mg/mL pour les produits destinés à l'exportation.

Le projet de règlement, y compris les modifications proposées au REEPV, entrerait en vigueur 15 jours après la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

#### Réduire l'accessibilité et l'attrait des produits de vapotage pour les jeunes : Consultation sur les mesures réglementaires possibles

Le document de consultation intitulé [Réduire l'accessibilité et l'attrait des produits de vapotage pour les jeunes : Consultation sur les mesures réglementaires possibles \(PDF\)](#) a été publié sur le site Web du gouvernement du Canada le 11 avril 2019 pour une période de commentaires de 45 jours, qui a pris fin le 25 mai 2019. La consultation visait à obtenir l'avis des Canadiens sur diverses mesures ayant pour but de réduire l'accès des jeunes aux produits de vapotage ainsi que l'attrait que ces produits présentent pour ce groupe. L'une des mesures proposées était de réduire la concentration en nicotine des produits de vapotage.

Santé Canada a reçu près de 23 000 cartes postales de vapoteurs qui étaient contre l'imposition de mesures supplémentaires et qui déclaraient avoir cessé de fumer grâce au vapotage ou essayer d'arrêter par cette méthode. La plupart de ces répondants ont fourni de l'information sur les concentrations en nicotine utilisées. Au total, 87 % ont indiqué utiliser des produits contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins, les concentrations les plus souvent mentionnées étant de 3 mg/mL (32 % des répondants) et de 6 mg/mL (30 % des répondants). De plus, 2 % des répondants ont dit utiliser des produits sans nicotine et 3 %, des produits contenant plus de 50 mg/mL de nicotine.

Outre les réponses par carte postale, Santé Canada a reçu 288 commentaires d'intervenants au cours de la période de consultation. Environ 50 % des répondants ont exprimé leur appui à de nouvelles restrictions sur la concentration en nicotine, 13 % s'y sont opposés et 37 % n'ont pas exprimé d'opinion claire.

Des parents, des éducateurs, des membres du grand public, des organisations non gouvernementales (ONG), des autorités sanitaires, des provinces et des territoires et quelques propriétaires et exploitants de vapoterie se sont montrés en faveur d'une diminution de la concentration

operators. Some of the suggestions and comments received from these stakeholders included the following:

- Restrict the manufacture and sale of vaping products to nicotine concentrations of
  - 20 mg/mL and lower, in line with the European Union,
  - 24 mg/mL and lower reported by an association of specialty vape shop owners as the highest concentration they sell, or
  - 36 mg/mL and lower reported by some stakeholders as highest level sold in Canada prior to 2018;
- Prohibit the manufacture and sale of vaping products with nicotine in salt form or restrict available concentrations of nicotine in salt form in vaping products;
- Restrict the manufacture and sale of flavoured vaping products to nicotine concentrations of 20 mg/mL and lower. Some respondents suggested only allowing higher concentrations of nicotine in vaping products with tobacco flavours;
- Restrict the sale of high-nicotine-concentration products to specialty vape shops and other age-controlled locations; and
- Restrict the sale of all nicotine-based vaping products to specialty vape shops and other age-controlled locations.

These stakeholders also suggested an illegal market could result from lowering the maximum allowable concentration of nicotine, but asserted that the benefits of more regulation would outweigh this potential risk.

Many specialty vape shop owners and operators, and their associations, mentioned that lowering the nicotine concentration may result in fewer adult smokers switching to vaping. However, a few specialty vape shop respondents suggested there may be a level above which additional nicotine is not necessary, and that there is reasonable rationale and justification to restrict certain extreme concentrations. It was suggested that placing a restriction on the concentration of nicotine could potentially minimize the risks of nicotine dependence, nicotine toxicity or unintentional overconsumption among youth and non-smoking adults and help mitigate a transition from vaping to smoking. Although some of these stakeholders were supportive of the regulatory proposal to lower the concentration of nicotine in vaping products, many also suggested the current TVPA restrictions, such as those prohibiting the promotion of certain vaping product flavours and the promotion and sale of vaping products that are appealing to young people, be more properly enforced.

en nicotine maximale des produits de vapotage. Quelques exemples de suggestions et de commentaires reçus de ces intervenants se trouvent ci-dessous :

- restreindre la fabrication et la vente de produits de vapotage aux produits ayant une concentration en nicotine de :
  - 20 mg/mL ou moins, conformément à ce qui est appliqué dans l'Union européenne,
  - 24 mg/mL ou moins (ce qui correspond à la concentration la plus élevée vendue par ses membres selon une association de propriétaires de vapoteriers),
  - 36 mg/mL ou moins (ce qui correspond à la concentration la plus élevée offerte au Canada avant 2018 selon certains intervenants);
- interdire la fabrication et la vente de produits de vapotage contenant des sels de nicotine ou restreindre les concentrations admissibles de sels de nicotine dans les produits de vapotage;
- restreindre la fabrication et la vente de produits de vapotage aromatisés aux produits ayant une concentration en nicotine de 20 mg/mL ou moins. Certains répondants ont suggéré d'autoriser des concentrations plus élevées dans les produits aux arômes de tabac;
- restreindre la vente de produits à forte concentration en nicotine aux vapoteriers et aux autres établissements dont l'accès est assujéti à une limite d'âge;
- restreindre la vente de tous les produits de vapotage contenant de la nicotine aux vapoteriers et autres établissements dont l'accès est assujéti à une limite d'âge.

Ces intervenants croient qu'un marché illégal pourrait résulter de la baisse de la concentration maximale permise, mais affirment que les avantages d'une réglementation plus stricte l'emporteraient sur ce risque.

De nombreux propriétaires et exploitants de vapoteriers, ainsi que leurs associations, ont mentionné que la réduction de la concentration en nicotine pourrait entraîner une diminution du nombre d'adultes qui fument qui passent au vapotage. Quelques-uns d'entre eux pensent toutefois qu'il pourrait y avoir un seuil au-delà duquel un supplément de nicotine n'est pas nécessaire et qu'il est justifié de restreindre certaines concentrations excessives. Certains avancent que le fait d'imposer une restriction sur la concentration en nicotine pourrait minimiser les risques de dépendance à la nicotine, de toxicité de la nicotine ou de surconsommation involontaire chez les jeunes et les adultes non-fumeurs, et contribuer à atténuer une possible transition du vapotage vers l'usage du tabac. Bien que certains de ces intervenants soient en faveur de la proposition de réduire la concentration en nicotine des produits de vapotage, beaucoup étaient d'avis que les restrictions actuellement imposées par la LTPV, telles que celles interdisant la promotion de certains arômes ainsi que la promotion et la vente de produits de vapotage qui sont attrayants pour les jeunes, devraient être mieux appliquées.

Gas and convenience (G&C) store owners and operators and their associations, and some specialty vape shop owners, were not supportive of any further restrictions to nicotine concentration in vaping products. These stakeholders were of the opinion that current TVPA restrictions are sufficient and that the TVPA provides adequate protection against overtly youth-oriented products. They also emphasized their role as responsible and experienced retailers with their own codes of conduct for keeping restricted products out of the hands of minors. Most of these industry respondents voiced concerns about possible unintended consequences of overly restrictive regulations that will decrease the ability of vaping products to compete with cigarettes, decreasing the likelihood of adults who smoke successfully switching to vaping products. Moreover, these respondents felt strongly that if enacted, any further restrictions should be applied consistently across all retail channels to create a level playing field and should not provide specialty vape shops with an unfair competitive advantage.

#### Health Canada's response to key stakeholder concerns

##### Location of sale of vaping products

A few specialty vape shop owners and operators suggested the sale of high-nicotine-concentration vaping products or all vaping products containing nicotine be restricted to adult-only specialty stores. Moreover, some suggested some people who smoke may need a higher nicotine concentration to help them transition to vaping products. G&C store owners and operators and their associations suggested that restrictions be applied consistently across all retail channels.

Response: Setting a maximum nicotine concentration for all vaping products sold on the Canadian market restricts the possibility of high-nicotine-concentration products getting into the hands of young persons. Vaping products with nicotine levels similar to those available to smokers prior to the rapid increase in youth vaping will remain on the market. Restrictions on where products can be sold generally fall under provincial jurisdiction. The proposed Regulations do not preclude provinces limiting where vaping products can be sold.

##### Restricting nicotine concentration in flavoured vaping products

Stakeholders supportive of further measures to restrict nicotine in vaping products, including health authorities,

Les propriétaires et les exploitants de stations-service et de dépanneurs et leurs associations, ainsi que certains propriétaires de vapoteries, n'étaient pas favorables à l'imposition de nouvelles restrictions sur la concentration en nicotine des produits de vapotage. Ces intervenants estiment que les restrictions prévues par la LTPV sont suffisantes et que la LTPV offre une protection adéquate contre les produits ciblant ouvertement les jeunes. Ils ont également insisté sur leur rôle de détaillants responsables et d'expérience dotés de leur propre code d'éthique pour éviter que des produits soumis à des restrictions se retrouvent entre les mains de mineurs. La plupart des répondants de ce secteur ont exprimé des préoccupations concernant les conséquences non intentionnelles possibles d'une réglementation trop restrictive qui diminuerait la capacité des produits de vapotage de rivaliser avec les cigarettes, ce qui réduirait la probabilité que les adultes qui fument délaissent les cigarettes au profit des produits de vapotage. De plus, ces répondants croient fermement que toute nouvelle restriction qui serait adoptée devrait être appliquée systématiquement à l'ensemble du secteur de la vente au détail afin de créer des conditions identiques pour tous et ne devrait pas donner aux vapoteries un avantage concurrentiel déloyal.

#### Réponse de Santé Canada aux préoccupations soulevées par les intervenants

##### Lieux de vente des produits de vapotage

Quelques propriétaires et exploitants de vapoteries pensent que la vente de produits de vapotage à forte concentration en nicotine devrait être limitée aux boutiques spécialisées réservées aux adultes. De plus, des répondants pensent que certaines personnes qui fument ont besoin d'une concentration en nicotine plus élevée pour les aider à passer aux produits de vapotage. Selon les propriétaires et les exploitants de stations-service et de dépanneurs et leurs associations, les restrictions devraient être appliquées systématiquement à l'ensemble du secteur de la vente au détail.

Réponse : L'établissement d'une concentration en nicotine maximale pour tous les produits de vapotage vendus au Canada réduit le risque que des produits à forte concentration en nicotine se retrouvent entre les mains des jeunes. Les produits de vapotage ayant une teneur en nicotine similaire à celle des produits qui étaient offerts aux personnes qui fument avant la hausse rapide du vapotage chez les jeunes demeureront sur le marché. L'imposition de restrictions quant aux lieux de vente des produits relève généralement de la compétence des provinces. Le projet de règlement n'empêche pas ces dernières de limiter les endroits où les produits de vapotage peuvent être vendus.

##### Restriction de la concentration en nicotine des produits de vapotage aromatisés

Les intervenants favorables à de nouvelles mesures pour restreindre la concentration en nicotine des produits de

provinces and territories, and the vast majority of NGOs, suggested Health Canada prohibit or restrict the manufacture and sale of vaping products with flavours above a certain threshold of nicotine concentration (20 mg/mL was commonly identified) or that the manufacture and sale of higher nicotine concentration vaping products be restricted to only tobacco flavours.

**Response:** High concentrations of nicotine in vaping products are appealing to youth. Leaving high-nicotine-concentration products on the market, even only in certain flavours, is expected to continue to act as an inducement for youth to use these products. Potential regulatory options to restrict the manufacture and sale of vaping products with certain flavours are under consideration by Health Canada.

#### Nicotine salts

Stakeholders supportive of further measures to restrict nicotine in vaping products suggested prohibiting the manufacture and sale of nicotine salts or restricting their sale to lower concentrations of nicotine.

**Response:** Health Canada proposes to limit the concentration of nicotine regardless of its forms (i.e. salt and non-salt forms). Only prohibiting the use of nicotine salts would not prevent high-nicotine-concentration products from remaining on the market, although they would be in a form that is more aversive to nicotine-naïve users. With respect to monitoring compliance with a ban on the use of nicotine salts, Health Canada is not aware of reliable laboratory methods to directly identify the form of nicotine used in a given vaping substance. Health Canada will continue to monitor the research and development in this area (see the “Instrument choice” section below).

#### Nicotine concentration limit for vaping products

Stakeholders supportive of the proposed Regulations (parents, educators, the public, NGOs, health authorities, provinces and territories, some specialty vape shop retailers) expressed concerns with the high-nicotine-concentration vaping products currently on the market. Their suggestions varied from establishing a maximum nicotine concentration limit of 36 mg/mL to eliminating nicotine in vaping products.

**Response:** The proposed Regulations — which would introduce a nicotine concentration limit of 20 mg/mL — would align with the limits in force in several other jurisdictions and with the views expressed by a majority of

vapotage, y compris les autorités sanitaires, les provinces et les territoires et la grande majorité des ONG, ont suggéré que Santé Canada interdise ou restreigne la fabrication et la vente des produits de vapotage aromatisés dont la concentration en nicotine dépasse un certain seuil (20 mg/mL a fréquemment été indiqué), ou que la fabrication et la vente de ces produits soient limitées à ceux aux arômes de tabac.

**Réponse :** Les produits de vapotage à forte concentration en nicotine sont attrayants pour les jeunes. Le maintien sur le marché de produits à forte concentration en nicotine, même si seuls certains arômes sont autorisés, continuerait d'inciter les jeunes à utiliser ces produits. Santé Canada examine les options réglementaires possibles pour restreindre la fabrication et la vente de produits de vapotage contenant certains arômes.

#### Sels de nicotine

Les intervenants favorables à de nouvelles mesures pour restreindre la concentration en nicotine des produits de vapotage ont suggéré d'interdire la fabrication et la vente de produits contenant des sels de nicotine ou d'autoriser uniquement la vente des produits ayant de faibles concentrations en nicotine.

**Réponse :** Santé Canada propose de limiter la concentration en nicotine sous toutes ses formes (sels ou autre). Le fait d'interdire uniquement les sels de nicotine n'empêcherait pas que des produits à forte concentration en nicotine se retrouvent sur le marché, même si ces produits étaient sous une forme qui suscite une plus forte aversion chez les utilisateurs sans expérience de la nicotine. En ce qui concerne la vérification du respect d'une interdiction visant les sels de nicotine, Santé Canada ne connaît pas de méthode de laboratoire fiable permettant d'établir directement la forme de nicotine utilisée dans une substance de vapotage donnée. Santé Canada continuera de suivre la recherche et le développement dans ce domaine (voir la section « Choix de l'instrument » ci-dessous).

#### Limite de la concentration en nicotine dans les produits de vapotage

Les intervenants favorables au projet de règlement (parents, éducateurs, grand public, ONG, autorités sanitaires, provinces et territoires, certains détaillants de produits de vapotage) ont exprimé des préoccupations concernant les produits de vapotage à forte concentration en nicotine actuellement offerts sur le marché. Leurs recommandations allaient d'une concentration maximale de 36 mg/mL à l'élimination complète de la nicotine dans ces produits.

**Réponse :** Le projet de règlement, qui introduirait une concentration en nicotine maximale de 20 mg/mL, cadrerait avec les limites appliquées dans plusieurs autres pays et rejoindrait l'avis de la majorité des intervenants. Cette

stakeholders. This limit would also be consistent with the maximum levels of nicotine found in the majority of vaping products sold on the Canadian market prior to the observed rapid increase in vaping product use by youth.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The proposed Regulations are not expected to impact modern treaties with the Indigenous peoples of Canada. Analysis regarding possible differential impacts on Indigenous peoples is set out in the “Gender-based analysis plus” section below.

#### *Instrument choice*

##### **Option 1: Baseline scenario (no further restriction on the nicotine concentration)**

This option would maintain the existing legislative regime with respect to regulating the concentration of nicotine. Section 49 of the VPLPR sets out that a vaping product must not contain nicotine in a concentration of 66 mg/mL or more. This concentration limit for nicotine is based on a peer-reviewed toxicity evaluation of the ingestion of pure nicotine. The limit is consistent with how a very toxic consumer chemical is differentiated in the *Consumer Chemicals and Containers Regulations, 2001*.

This option would leave vaping products with nicotine concentrations that are appealing to young persons, thus maintaining a risk of further vaping uptake by nicotine-naïve users, particularly youth.

Therefore, the status quo is not considered to be an appropriate option.

##### **Option 2: Standardize the permitted form of nicotine in vaping products**

This option would prohibit the manufacture and sale of vaping products that contain nicotine salts.

This option would potentially reduce the appeal of vaping products, as the harshness of nicotine (i.e. not in its salt form) may render vaping products more aversive to nicotine-naïve users, particularly young persons experimenting with vaping products. This option would still potentially leave high-nicotine-concentration vaping products on the market, although not in salt form. These products are expected to still be appealing to youth seeking the “head-rush” or “buzz” described by some novice users.

limite correspondrait également aux concentrations maximales présentes dans la plupart des produits de vapotage qui étaient vendus au Canada avant la hausse rapide observée de l'utilisation de ces produits chez les jeunes.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le projet de règlement ne devrait pas avoir de répercussions sur les traités modernes signés avec les Autochtones du Canada. L'analyse des différentes répercussions possibles sur les peuples autochtones est présentée dans la section « Analyse comparative entre les sexes plus » ci-dessous.

#### *Choix de l'instrument*

##### **Option 1 : Scénario de base (aucune nouvelle restriction de la concentration en nicotine)**

Cette option maintiendrait le régime législatif actuel pour la réglementation de la concentration en nicotine. L'article 49 du REEPV stipule qu'aucun produit de vapotage ne doit contenir de nicotine en une concentration de 66 mg/mL ou plus. Cette limite est fondée sur une étude évaluée par des pairs de la toxicité associée à l'ingestion de nicotine pure. Elle respecte la méthode utilisée dans le *Règlement sur les produits chimiques et contenants de consommation (2001)* pour différencier les produits chimiques de consommation très toxiques.

Cette option laisserait les produits de vapotage avec des concentrations de nicotine attrayantes pour les jeunes, ce qui maintiendrait le risque d'une plus grande adoption du vapotage par les utilisateurs sans expérience de la nicotine, en particulier les jeunes.

Le statu quo n'est donc pas considéré comme étant une option viable.

##### **Option 2 : Normaliser la forme de nicotine autorisée dans les produits de vapotage**

Selon cette option, la fabrication et la vente de produits de vapotage contenant des sels de nicotine seraient interdites.

Cette option pourrait réduire l'attrait des produits de vapotage, car l'âpreté de la nicotine (lorsqu'elle n'est pas sous forme de sel) peut susciter une aversion envers ces produits chez les utilisateurs sans expérience de la nicotine, en particulier les jeunes qui en sont à leurs premiers essais. Avec cette option, il subsisterait probablement des produits de vapotage à forte concentration en nicotine (mais pas sous forme de sels) sur le marché. On s'attend à ce que ces produits soient encore attrayants pour les jeunes en quête de l'euphorie (« buzz ») décrite par certains utilisateurs novices.

Regarding its ability to monitor compliance with such a ban, Health Canada is not aware of reliable laboratory methods to directly measure the form of nicotine used in a given vaping substance.

### Option 3: Recommended — Setting a maximum nicotine concentration in vaping products

This option would set the maximum nicotine concentration for vaping products. The proposed limit of 20 mg/mL is expected to reduce the appeal of vaping products to youth and potentially reduce the likelihood that youth will experiment with or continue to use these products, which may also lead them to tobacco use. It would apply to all vaping products regardless of the type of nicotine, including those in salt form. The availability of a validated international test method (ISO 20714) would provide clarity to regulated parties to help them comply with this option.

The maximum nicotine concentration selected would still allow adults who smoke access to vaping products as a less harmful alternative to cigarettes. It appears that the majority of older adults use vaping products below 20 mg/mL nicotine and this was the case even prior to the observed increase in youth vaping, as vaping products were mostly available in those concentrations prior to 2018.

The proposed maximum nicotine concentration would align with the 20 mg/mL limit in place in the European Union's 27 Member States, the United Kingdom, Iceland, Israel, Moldova and Saudi Arabia. This option also aligns with the maximum nicotine concentration set for vaping products sold at retail stores in the provinces of British Columbia and Nova Scotia.

This option is recommended because it would support the objective of protecting young persons from inducements to use vaping products. Health Canada recognizes that young persons could still be attracted to vaping products below 20 mg/mL nicotine and that other measures may be needed to further address the appeal of vaping products.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

#### Summary of cost-benefit analysis

The proposed Regulations are expected to reduce the appeal of vaping products to young persons to protect them from inducements to use vaping products, which exposes them to nicotine and an increased risk of tobacco use.

En ce qui concerne sa capacité à vérifier le respect d'une telle interdiction, Santé Canada ne connaît pas de méthode de laboratoire fiable permettant de mesurer directement la forme de nicotine utilisée dans une substance de vapotage donnée.

### Option 3 (recommandée) : Fixer une concentration en nicotine maximale pour les produits de vapotage

Selon cette option, la concentration en nicotine maximale des produits de vapotage serait établie à 20 mg/mL, ce qui permettrait de diminuer l'attrait que présentent ces produits pour les jeunes et, potentiellement, la probabilité qu'ils en fassent l'essai ou qu'ils continuent à les utiliser, une habitude qui pourrait mener à l'usage du tabac. Cette limite s'appliquerait à tous les produits de vapotage, quelle que soit la forme de nicotine utilisée, y compris les sels. La présence d'une méthode d'essai internationale validée (ISO 20714) clarifierait les choses pour les parties réglementées afin qu'elles se conforment aux exigences.

Avec la concentration en nicotine maximale prévue, les adultes qui fument auraient encore accès à des produits de vapotage comme option de rechange moins nocive aux cigarettes. Il semble que la majorité des adultes plus âgés utilisent des produits de vapotage de moins de 20 mg/mL de nicotine, et c'était le cas même avant l'augmentation observée du vapotage chez les jeunes, car les produits de vapotage étaient principalement disponibles à ces concentrations avant 2018.

La concentration maximale proposée (20 mg/mL) correspond à celle appliquée dans les 27 États membres de l'Union européenne, au Royaume-Uni, en Islande, en Israël, en Moldova et en Arabie saoudite. Cette option correspond également à la concentration en nicotine maximale établie pour les produits de vapotage vendus au détail en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse.

Cette option est recommandée, car elle contribuerait à l'objectif de préserver les jeunes des incitations à l'usage des produits de vapotage. Santé Canada est conscient que les jeunes pourraient tout de même être attirés par les produits contenant moins de 20 mg/mL de nicotine et que d'autres mesures pourraient devoir être prises pour diminuer davantage l'attrait de ces produits.

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

#### Résumé de l'analyse coûts-avantages

Le projet de règlement devrait permettre de diminuer l'attrait que présentent les produits de vapotage pour les jeunes afin de préserver ces derniers des incitations à l'usage de ces produits, qui entraînent une exposition à la nicotine et un risque accru d'usage du tabac.



The proposed Regulations would result in total incremental costs for the vaping industry that are estimated at \$452.0 million, expressed as present value (PV), over 30 years (or \$36.4 million annually). The monetized costs to the vaping industry are associated with the disposal of stocks of vaping products above 20 mg/mL nicotine, which would no longer be sold or distributed, and potential industry profit losses.

Implementation of the proposed Regulations would require a minimal investment of public sector resources. There would be small one-time costs to Health Canada relating to the publication of a notice in trade magazines and the addition of information on the new regulations to the Government of Canada website. There would be no incremental costs for Health Canada in performing compliance and enforcement activities. Monitoring compliance with the proposed Regulations would involve activities such as sampling of vaping products, their testing for nicotine concentration and review of information on their labels; these activities are already in place at Health Canada to monitor compliance with the VPLPR.

The proposed Regulations would support the CTS, which aims to reduce the burden of disease and death caused by tobacco use and its consequential impact on the public health care system and society. The proposed Regulations are expected to primarily benefit youth by contributing to the reduction in the number of those who experiment with vaping products, which can lead to exposure to and dependence on nicotine and transition into tobacco use. Long-term economic benefits would be realized in terms of avoided tobacco-related mortality and morbidity, including exposure to second-hand smoke. The break-even analysis indicates that a decrease in the rates of vaping initiation in the range of 2.58% to 4.11% relative to the baseline initiation rate would be sufficient to produce public health benefits equivalent to or greater than the estimated monetized costs.

#### Analytical approach

The *Cabinet Directive on Regulation* requires departments to analyze the costs and benefits of federal regulations. To measure these impacts, the benefits and costs are estimated by comparing the incremental change from the current regulatory framework (i.e. the “baseline scenario”) to what is anticipated to occur under the new regulatory approach (i.e. the “regulatory scenario”). The proposed Regulations are expected to come into effect in 2021. This cost-benefit analysis (CBA) covers the 30-year period from 2021 to 2050. A 7% discount rate is used to estimate the present value of the incremental costs and

Le projet de règlement entraînerait des coûts supplémentaires totaux estimés à 452,0 millions de dollars en valeur actuelle (VA) sur 30 ans (ou 36,4 millions de dollars par année) pour l'industrie du vapotage. Les coûts monétaires pour l'industrie du vapotage sont liés à l'élimination des stocks de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine, lesquels ne pourraient plus être vendus ni distribués, ainsi qu'aux pertes potentielles de profits.

La mise en œuvre du projet de règlement exigerait un investissement minime de ressources du secteur public. On s'attend à ce que la publication d'un avis dans les revues spécialisées de commerce pour informer les détaillants du nouveau règlement ainsi que la publication des renseignements sur le nouveau règlement sur le site Web du gouvernement du Canada entraînent des coûts ponctuels minimes. Il n'y a toutefois pas de coûts supplémentaires pour Santé Canada associés à la mise en œuvre du projet de règlement, y compris pour les activités de conformité et d'application. La surveillance de la conformité au projet de règlement comprendrait des activités comme l'échantillonnage de produits de vapotage, l'analyse de la concentration de nicotine et l'examen de l'information sur les étiquettes; ces activités sont déjà en place à Santé Canada dans le cadre de la surveillance de la conformité au REEPV.

Le projet de règlement appuierait la SCT, qui vise à réduire le fardeau des maladies et des décès attribuables au tabagisme et les répercussions qui en découlent sur le système de santé public et la société. Le projet de règlement devrait profiter principalement aux jeunes en contribuant à réduire le nombre d'entre eux qui essaient les produits de vapotage, lesquels peuvent entraîner une exposition et une dépendance à la nicotine et amener les jeunes à devenir des usagers de tabac. Il y aurait des avantages économiques à long terme en matière de maladies et de décès liés au tabac évités, y compris ceux attribuables à l'exposition à la fumée secondaire. Selon l'analyse du seuil de rentabilité, une baisse du taux d'initiation au vapotage allant de 2,58 % à 4,11 % par rapport au taux de référence suffirait à procurer des avantages pour la santé publique équivalents ou supérieurs aux coûts monétaires estimés.

#### Méthode analytique

La *Directive du Cabinet sur la réglementation* exige que les ministères analysent les coûts et les avantages des projets de règlement fédéraux. Pour évaluer ces répercussions, les avantages et les coûts sont estimés selon une comparaison du changement progressif du cadre de réglementation actuel (c'est-à-dire le « scénario de base ») à ce qui devrait se produire dans le cadre de la nouvelle approche réglementaire (c'est-à-dire le « scénario de réglementation »). Le projet de règlement est censé entrer en vigueur en 2021. L'analyse coûts-avantages (ACA) porte sur une période de 30 ans allant de 2021 à 2050. Un taux

incremental benefits. All values reported for the 30-year period are expressed in 2019 constant dollars.

The regulatory impacts in this analysis have been estimated using three approaches: quantitative analysis where possible, qualitative analysis, and a break-even analysis.

#### Overview of the vaping industry in Canada

The overall vaping product market in Canada was estimated at \$1.36 billion in 2019. There are currently approximately 200 vaping liquid manufacturers in Canada and 15–20 large distributors. Canadian importers of vaping liquids and devices obtain their supplies (devices and raw materials / ingredients, including nicotine and flavours) mostly from the United States. Between 85 to 95% of vaping liquid in Canada is manufactured in Canada. The 50 largest manufacturers account for about 80% of this share. Contract manufacturing of vaping substances (i.e. vape shops using the services of a laboratory to manufacture their vaping liquids) is common in Canada.

Vaping products are sold in three main categories of stores: vape shops, G&C stores and online retailers. The market breakdown by channel based on value is as follows: 49% in vape stores, 30% in G&C stores, 21% online. There are 1 400 vape stores, 25% of which are chained retailers, as well as 27 240 G&C stores, 37% of which are chained retailers, and about 1 500 websites, most of which are the online retail component of brick-and-mortar stores. The majority of these businesses, including manufacturers, are considered to be small under the Treasury Board of Canada Secretariat definition.<sup>16,17,18</sup>

#### Overview of vaping product users in Canada

Data from the 2019 CTNS show the prevalence of past-30-day vaping was 15% (424 000) among youth aged 15 to 19, 15% (275 000) among young adults aged 20 to 24, and 3% (761 000) among adults aged 25 years and older. Results also revealed that never smokers made up the majority of past-30-day vape users within youth aged 15 to 19 (74% or 314 000). This contrasts with young adults and

d'actualisation de 7 % est utilisé pour établir la valeur actuelle des coûts et des avantages supplémentaires. Toutes les valeurs indiquées pour la période de 30 ans sont exprimées en dollars constants de 2019.

Dans cette analyse, les répercussions de la réglementation ont été évaluées selon trois méthodes : une analyse quantitative lorsque possible, une analyse qualitative et une analyse du seuil de rentabilité.

#### Portrait de l'industrie du vapotage au Canada

Le marché global des produits de vapotage au Canada était estimé à 1,36 milliard de dollars en 2019. Il y a actuellement environ 200 fabricants de liquide à vapoter au Canada et de 15 à 20 grands distributeurs. Les importateurs canadiens de liquides et de dispositifs à vapoter s'approvisionnent principalement aux États-Unis (dispositifs, matières premières et ingrédients, y compris la nicotine et les arômes). De 85 % à 95 % du liquide à vapoter au Canada est fabriqué au pays. Les 50 plus grands fabricants représentent environ 80 % de cette part. La fabrication sous contrat de substances de vapotage (c'est-à-dire une vapoterie qui a recours aux services d'un laboratoire pour la fabrication de ses liquides à vapoter) est pratique courante au Canada.

Les produits de vapotage sont vendus dans trois grandes catégories de magasins : les vapoteries, les stations-service et dépanneurs et les détaillants en ligne. Le marché est réparti comme suit par catégorie, selon la valeur : 49 % dans les vapoteries, 30 % dans les stations-service et dépanneurs et 21 % en ligne. On dénombre 1 400 vapoteries, dont 25 % sont des chaînes de détaillants, 27 240 stations-service et dépanneurs, dont 37 % sont des chaînes de détaillants, et environ 1 500 sites Web, qui sont pour la plupart des points de vente au détail en ligne de magasins ayant pignon sur rue. La majorité de ces entreprises, y compris les fabricants, sont considérées comme de petites entreprises selon la définition du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada<sup>16,17,18</sup>.

#### Portrait des utilisateurs de produits de vapotage au Canada

Les données de l'ECNT de 2019 montrent que la prévalence du vapotage au cours des 30 derniers jours était de 15 % (424 000) chez les jeunes de 15 à 19 ans, de 15 % (275 000) chez les jeunes adultes de 20 à 24 ans, et de 3 % (761 000) chez les adultes de 25 ans et plus. Les résultats ont également révélé que les non-fumeurs constituaient la majorité des personnes ayant vapoté au cours des

<sup>16</sup> 2017 Canada's Convenience and Fuel Retail Channel: Annual Facts & Figures Report

<sup>17</sup> Euromonitor International. *Study of the Market Size, Characteristics and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada*. A report prepared for Health Canada. February 2020.

<sup>18</sup> [Policy on Limiting Regulatory Burden on Business](#)

<sup>16</sup> Réseau canadien des dépanneurs en alimentation et détaillants en essence : Rapport annuel sur les faits et chiffres 2017

<sup>17</sup> Euromonitor International. *Study of the Market Size, Characteristics and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada*. Février 2020. Un rapport préparé pour Santé Canada (disponible en anglais seulement).

<sup>18</sup> [Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises](#)

adults 25 years and older where the majority of past-30-day vapers were either current or former smokers, at 59% (162 000) and 86% (652 000), respectively.<sup>19</sup>

### Assessment of costs and benefits

It is anticipated that the proposed Regulations would impact youth, people who smoke or vape and the vaping industry in all provinces and territories, except for British Columbia and Nova Scotia. These two provinces have regulations in place that set a maximum nicotine concentration at 20 mg/mL in vaping products. In Ontario, only specialty vape stores will be impacted by the proposed Regulations since provincial rules restrict the sale of vaping products with nicotine concentrations greater than 20 mg/mL to these stores. The proposed Regulations would also impact the Government of Canada.

#### Costs of the regulatory proposal

##### Quantitative costs

1. Costs to vaping industry associated with the disposal of stocks of vaping products with a nicotine concentration above 20 mg/mL

The proposed Regulations would set a maximum nicotine concentration of 20 mg/mL for vaping products intended for retail sale in Canada or furnished in Canada by any means other than retail sale. These measures would only apply to manufacturers, including importers, of vaping products. They would not affect the supply of nicotine to manufacturers of vaping products and the export of vaping products.

Manufacturers and importers of vaping products across Canada, excluding British Columbia and Nova Scotia, that sell vaping products above 20 mg/mL nicotine would be impacted by the proposed Regulations because they would be unable to distribute/sell their remaining stock in the 15-day period between the final publication and the coming into force of the final regulations. It is assumed that all these businesses will dispose of all of their remaining stock of vaping products above 20 mg/mL nicotine. A one-time incremental cost would be carried by these manufacturers and importers. This cost is calculated based on the market value of the remaining stocks.

30 derniers jours chez les jeunes de 15 à 19 ans (74 % ou 314 000). Cela contraste avec les jeunes adultes et les adultes de 25 ans et plus, où la majorité des vapoteurs des 30 derniers jours étaient des fumeurs actuels ou d'anciens fumeurs, soit 59 % (162 000) et 86 % (652 000), respectivement<sup>19</sup>.

### Évaluation des coûts et des avantages

Le projet de règlement devrait avoir une incidence sur les jeunes, les personnes qui fument ou qui vapotent et l'industrie du vapotage dans l'ensemble des provinces et des territoires, à l'exception de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse. Ces deux provinces ont adopté une réglementation limitant la concentration en nicotine permise dans les produits de vapotage à 20 mg/mL. En Ontario, seules les vapoterics seront touchées par le projet de règlement puisque les règles provinciales restreignent la vente de produits de vapotage ayant des concentrations de nicotine supérieures à 20 mg/mL qu'à ces magasins. Le projet de règlement toucherait également le gouvernement du Canada.

#### Coûts du projet de règlement

##### Coûts quantitatifs

1. Coûts pour l'industrie du vapotage associés à l'élimination des stocks de produits de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL

Le projet de règlement fixerait une concentration en nicotine maximale de 20 mg/mL pour les produits de vapotage destinés à la vente au détail au Canada ou à être fourni, au Canada, de toute autre façon que la vente au détail. Cette mesure ne s'appliquerait qu'aux fabricants, y compris les importateurs, de produits de vapotage. Elle n'aurait aucune incidence sur l'approvisionnement en nicotine aux fabricants de produits de vapotage ni sur l'exportation de ces produits.

Les fabricants et les importateurs de produits de vapotage de partout au Canada, à l'exception de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse, qui vendent des produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine seraient touchés par le projet de règlement, car ils ne pourraient pas distribuer ni écouler leurs stocks dans la période de 15 jours entre la publication finale et l'entrée en vigueur du règlement. On suppose que toutes ces entreprises élimineront la totalité des stocks restants de produits de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL et devront assumer un coût supplémentaire ponctuel. Ce coût est calculé en fonction de la valeur marchande des stocks restants.

<sup>19</sup> Canadian Tobacco and Nicotine Survey (CTNS): summary of results for 2019

<sup>19</sup> Enquête canadienne sur le tabac et la nicotine (ECTN) : sommaire des résultats pour 2019

The one-time incremental cost associated with the disposal of the remaining stocks of vaping products above 20 mg/mL nicotine is estimated at \$58,254,497 PV over 30 years (or \$4,694,520 annually). This cost is assumed to occur in 2021.

## 2. Costs to vaping industry in terms of profit loss

It is anticipated that the vaping industry would experience the loss of sales to adult customers who choose to discontinue using vaping products rather than transition to vaping products that contain 20 mg/mL nicotine or below.

After implementation of the proposed Regulations, manufacturers and importers who are currently manufacturing, distributing and selling vaping products above 20 mg/mL nicotine would potentially incur incremental costs in terms of profit loss resulting from the loss of market sales. It is anticipated that retailers would also incur profit loss as they will no longer be permitted to sell these products to consumers once the proposed Regulations come into force.

It is also anticipated that fewer youth would experiment with vaping products as a result of their reduced appeal, and thus fewer youth would transition to adult vapers. Most young persons obtain vaping products illegally or from social sources, i.e. adults who legally purchase vaping products and furnish them to youth.

In the baseline, it is projected that the compound annual growth rate of sales of vaping products is 15% from 2021 to 2024 based on historical data.<sup>20</sup> It is further assumed that the overall growth rate of sales of vaping products is 0% during the 2025–2050 period (the analytical horizon). The 0% growth rate assumptions from 2025 to 2050 is based on recent sales projections of the vaping market in Canada. This takes into account federal and provincial/territorial governments advancing a number of regulatory interventions to address youth vaping as well as investing in marketing campaigns to warn Canadians, especially youth, about the harms of vaping. These interventions, even in the absence of this proposal, are expected to make vaping products less appealing to youth and thus limit sales growth. Furthermore, the prevalence of past 30-day use of vaping products among adults (aged 25 and older) has been stable since 2015 at around 2% (Canadian Tobacco

Le coût supplémentaire ponctuel associé à l'élimination des stocks restants de produits de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL est estimé à 58 254 497 \$ (VA) sur 30 ans (ou 4 694 520 \$ par année). Ce coût est censé survenir en 2021.

## 2. Coûts pour l'industrie du vapotage en perte de profits

On s'attend à ce que l'industrie du vapotage perde des ventes en raison de clients adultes qui décident de cesser d'utiliser les produits de vapotage plutôt que de passer à des produits contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins.

Après la mise en œuvre du projet de règlement, les fabricants et les importateurs qui fabriquent, distribuent et vendent actuellement des produits de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL pourraient encourir des coûts supplémentaires en perte de profits résultant de la perte de transactions de vente. On s'attend à ce que les détaillants subissent eux aussi une perte de profits, car ils ne seraient plus autorisés à vendre ces produits aux consommateurs après l'entrée en vigueur du projet de règlement.

De plus, on s'attend à ce que les jeunes soient moins nombreux à essayer les produits de vapotage en raison de la diminution de l'attrait qu'ils suscitent, réduisant ainsi le nombre d'entre eux qui utiliseront ces produits à l'âge adulte. La plupart des jeunes se procurent les produits de vapotage illégalement ou auprès de sources sociales, c'est-à-dire les adultes qui achètent légalement ces produits et les fournissent aux jeunes.

Dans le scénario de base, le taux de croissance annuel composé des ventes de produits de vapotage est calculé à 15 % de 2021 à 2024, selon les données historiques<sup>20</sup>. Le taux de croissance global des ventes de produits de vapotage est calculé à 0 % de 2025 à 2050 (horizon analytique). Ce taux de croissance de 0 % se fonde sur les prévisions de ventes récentes du marché des produits de vapotage au Canada. Il tient compte du fait que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux mettront en place un certain nombre de mesures réglementaires pour lutter contre le vapotage chez les jeunes et investiront dans des campagnes d'information pour avertir les Canadiens, en particulier les jeunes, des méfaits du vapotage. Ces mesures, même en l'absence de ce projet de règlement, devraient rendre les produits de vapotage moins attrayants pour les jeunes et donc limiter la croissance des ventes. Par ailleurs, la prévalence de l'utilisation de produits de

<sup>20</sup> Euromonitor International. *Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada*. A report prepared for Health Canada. February 2020.

<sup>20</sup> Euromonitor International. *Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada* Février 2020. Rapport préparé pour Santé Canada (en anglais seulement).

Alcohol and Drugs Survey [CTADS] 2015, 2017 and CTNS 2019).<sup>21</sup>

For the purpose of this analysis, it is assumed that the number of vapers is proportional to market size (in value). Furthermore, it is assumed that vapers who transition from vaping products above 20 mg/mL to 20 mg/mL nicotine or below will consume, on average, the same amount of vaping product as an average person vaping with products at 20 mg/mL nicotine or below. It is also assumed that approximately 75% of current users of vaping products above 20 mg/mL nicotine will switch to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below after implementation of the proposed Regulations.<sup>22</sup> It is also assumed that those who switch to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below after the Regulations come into force would maintain their consumption level, so that 75% of the market sales (in dollar value) of vaping products above 20 mg/mL nicotine in the baseline will be transferred to the market sales (in dollar value) of vaping products below 20 mg/mL. It is further assumed that those persons would remain in the market of vaping products at 20 mg/mL nicotine or below over the analytical period.

It is estimated that the profit margin ratio of vaping products above 20 mg/mL nicotine is about 42.27% and that of vaping products of 20 mg/mL nicotine or below is about 51.43%.<sup>23</sup> Profit loss would be mitigated by the proportion of adult consumers who use vaping products above 20 mg/mL nicotine who transition to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below. It is expected that the vaping industry profit losses would be offset as a result of this. Therefore, it is anticipated that the total profit loss to the vaping industry would be equal to the profit loss due to the loss in sales of vaping products above 20 mg/mL nicotine, minus the profit gain as a result of vapers transitioning to vaping products at 20 mg/mL nicotine and below after the coming into force of the proposed Regulations.

The estimated potential profit loss is \$339,781,291 PV (or \$27,381,752 annually) for manufacturers and importers

vapotage au cours des 30 derniers jours chez les adultes (âgés de 25 ans et plus) est stable depuis 2015, à environ 2 % (l'Enquête canadienne sur l'alcool et les drogues [ECTAD] de 2015 et de 2017 et l'ECTN de 2019)<sup>21</sup>.

Pour les besoins de cette analyse, on suppose que le nombre de vapoteurs est proportionnel à la taille du marché (en valeur). On suppose en outre que les vapoteurs qui passent de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine à des produits contenant 20 mg/mL ou moins consommeront, en moyenne, la même quantité qu'un utilisateur moyen de ces produits. On part du principe qu'environ 75 % des utilisateurs actuels de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine se tourneront vers des produits contenant 20 mg/mL ou moins après la mise en œuvre du projet de règlement<sup>22</sup>. On suppose également que ceux qui passeront aux produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins après l'entrée en vigueur du Règlement conserveront leur niveau de consommation, de sorte que 75 % des ventes du marché (valeur en dollars) de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine selon le scénario de base seront transférées au marché (valeur en dollar) des produits de vapotage dont la concentration en nicotine est inférieure à 20 mg/mL. On suppose également que ces personnes resteraient sur le marché des produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins au cours de la période faisant l'objet de l'analyse.

On estime que le taux de marge bénéficiaire des produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine est d'environ 42,27 %, et celui des produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins est d'environ 51,43 %<sup>23</sup>. La perte de profits serait atténuée par la proportion d'utilisateurs adultes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine qui se tourneraient vers des produits contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins. On s'attend à ce que les pertes de profits de l'industrie du vapotage soient compensées par ceci. Ainsi, la perte de profits totale de l'industrie du vapotage serait égale à la perte de profits due aux ventes perdues de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine, moins les profits engendrés par le passage des vapoteurs à des produits contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins après l'entrée en vigueur du projet de règlement.

La perte potentielle de profits est estimée à 339 781 291 \$ (VA) sur 30 ans (ou 27 381 752 \$ par année)

<sup>21</sup> The CTNS is a new survey which replaces the Canadian Tobacco Alcohol and Drugs Survey (CTADS). It includes results on vaping, smoking, other tobacco product use, and cannabis and alcohol use. Due to differences in data collection and questionnaire design, caution must be exercised when comparing CTNS and CTADS data.

<sup>22</sup> For the purpose of this analysis, the mean value of cost impact at switch rates in two scenarios at 100% and 50% as described in the section on *Sensitivity analysis*, i.e. 75% is used.

<sup>23</sup> The estimates were based on industry responses to the consultation on the CBA.

<sup>21</sup> L'ECTN est une nouvelle enquête qui remplace l'Enquête canadienne sur l'alcool et les drogues (ECTAD). Elle comprend des résultats sur le vapotage, le tabagisme, l'usage d'autres produits du tabac et la consommation de cannabis et d'alcool. En raison des différences dans la collecte des données et la conception du questionnaire, il faut faire preuve de prudence lors de la comparaison des données de l'ECTN et de l'ECTAD.

<sup>22</sup> Pour les besoins de l'analyse, la valeur moyenne de l'incidence sur les coûts aux taux d'adoption prévus selon deux scénarios (à 100 % et à 50 %) est utilisée (75 %), comme décrite dans la section sur l'analyse de sensibilité.

<sup>23</sup> Les estimations sont fondées sur les réponses de l'industrie lors de la consultation sur l'ACA.

over 30 years and \$53,956,686 PV over 30 years (or \$4,348,175 annually) for retailers. In total, the incremental costs in terms of potential profit loss are estimated at \$393,737,977 PV (or \$31,729,927 annually) for all businesses in the vaping industry. The incremental costs on companies are the profit margin after taxes, which is equal to the revenue of the company minus the costs of goods sold. The costs of operation and debts are also included in the estimation. There could be some minor tax revenue loss to governments as a result of the proposed Regulations given that vaping products above 20 mg/mL nicotine will be removed from the market.

The cost impact analysis for the proposed Regulations was calculated using market data obtained prior to the changes implemented in Ontario that limited the sale of vaping products with over 20 mg/mL of nicotine to specialty vape stores. For the purpose of the cost calculations, it is assumed that the market value related to the sales of vaping products with over 20 mg/mL of nicotine that was previously permitted in other locations, including G&C stores, would have shifted to specialty vape stores by the time the proposed Regulations come into force. If the market value of those sales did not completely shift to specialty vape stores (i.e. if consumers shifted to lower concentration vaping products in Ontario), then the CBA would have overestimated the costs by up to 10%, which would have resulted in a lower break-even requirement. The Department will look at opportunities to update this analysis in advance of the publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II.

#### Sensitivity analysis

A sensitivity analysis examined the uncertainty of variables and how they may affect cost results. Two qualified variables were selected for the sensitivity analysis, namely the profit margin ratio and the estimated percentage of adult vapers consuming vaping products above 20 mg/mL nicotine in the baseline who would switch to vaping products with 20 mg/mL nicotine or below after the proposed Regulations come into force (switch rate). After an initial screening of the two variables, the switch rate had the most impact on the costs results and was therefore selected as a variable for the sensitivity analysis.

There is uncertainty on the estimated percentage of adult vapers using vaping products above 20 mg/mL nicotine in the baseline who would switch to vaping products with 20 mg/mL nicotine or below after the Regulations come into force. Data suggests the majority of adult vapers are already using vaping products with a nicotine concentration below 20 mg/mL in the baseline (see “Background” section). It is assumed that 100% of adult vapers

pour les fabricants et les importateurs et à 53 956 686 \$ (VA) sur 30 ans (ou 4 348 175 \$ par année) pour les détaillants. Au total, les coûts supplémentaires en perte de profits potentielle sont estimés à 393 737 977 \$ (VA) (ou 31 729 927 \$ par année) pour l'ensemble des entreprises de l'industrie du vapotage. Les coûts supplémentaires pour les entreprises correspondent à la marge de profit après impôts, soit les recettes de l'entreprise moins les coûts des biens vendus. Les coûts d'exploitation et les dettes sont également pris en compte dans l'estimation. Le projet de règlement pourrait entraîner une légère perte de recettes fiscales pour les gouvernements en raison du retrait du marché des produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine.

L'analyse de l'incidence sur les coûts du projet de règlement a été réalisée à l'aide des données du marché obtenues avant les changements mis en œuvre en Ontario qui limitaient la vente de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine aux vapoteries. Aux fins du calcul des coûts, on suppose que la valeur marchande liée à la vente de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine qui était auparavant autorisée à d'autres endroits, y compris les stations-service et dépanneurs, aurait été transférée aux vapoteries avant l'entrée en vigueur du projet de règlement. Si la valeur marchande de ces ventes n'était pas entièrement passée aux vapoteries (c'est-à-dire si les consommateurs passaient à des produits de vapotage à plus faible concentration en Ontario), l'ACA aurait surestimé les coûts jusqu'à concurrence de 10 %, ce qui se serait traduit par un seuil de rentabilité inférieur. Le Ministère examinera les possibilités de mettre à jour cette analyse avant la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

#### Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été menée pour examiner l'incertitude des variables et leur incidence possible sur les coûts. Deux variables ont été jugées pertinentes pour l'analyse, soit le ratio de marge de profit et le pourcentage estimatif de consommateurs adultes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine selon le scénario de base qui passeront à des produits contenant 20 mg/mL ou moins après l'entrée en vigueur du projet de règlement (taux de transition). Après un premier examen des deux variables, il a été établi que le taux de transition avait la plus grande incidence sur les coûts. Cet élément a donc été retenu comme variable aux fins de l'analyse de sensibilité.

Le pourcentage de consommateurs adultes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine selon le scénario de base qui passeront à des produits contenant 20 mg/mL ou moins après l'entrée en vigueur du Règlement demeure incertain. Selon les données disponibles, la majorité des adultes qui vapotent utilisent déjà des produits dont la concentration en nicotine est inférieure à 20 mg/mL de nicotine selon le scénario de base (voir la

consuming vaping products above 20 mg/mL nicotine in the baseline would switch to vaping products with 20 mg/mL nicotine or below after the proposed Regulations come into force. A switch rate of 50% was assumed in order to address the uncertainty of this variable. The switch rate of 75%, which is the mean value of two scenarios (100% and 50%), and the 50% switch rates were chosen for the sensitivity analysis.

At a switch rate of 100%, there would be no incremental cost impact on the vaping industry. Since it is more profitable for the vaping industry to manufacture vaping products with 20 mg/mL nicotine or below, it is anticipated that the vaping industry could in fact benefit from the proposed Regulations assuming a 100% switch rate. At a switch rate of 50% (high-cost scenario), the cost impact would be \$1,136,061,694 PV over 30 years (or \$91,551,126 annually). The switch rate of 75% (low-cost scenario) was used in the analysis. As presented in the cost-benefit statement, the 75% switch rate would result in an incremental cost of \$451,992,474 PV over 30 years (or \$36,424,448 annually).

Total incremental costs (shown as a range) to the vaping industry were estimated (PV) over 30 years as \$451,992,474 to \$1,136,061,694 or, annually, as \$36,424,448 to \$91,551,126.

#### Qualitative costs

##### 3. Costs to vaping industry as a result of vapers transitioning back to smoking

About 38% of current vapers (past 30-day use) aged 15 and above are dual users (i.e. individuals who vape and smoke cigarettes).<sup>24</sup> Total profit loss to vaping industry members who are also manufacturers of tobacco products may be mitigated by substitution of tobacco purchases from dual users who would go back to smoking and adult smokers who would continue to smoke instead of switching to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below.

After the proposed Regulations come into force, it is anticipated that some dual users who currently use vaping products above 20 mg/mL nicotine would not substitute their vaping product purchases with lower concentrations of nicotine. They would choose to purchase more cigarettes, hence offsetting the loss of sales of vaping products above 20 mg/mL nicotine. However, Health Canada does not have the data necessary to quantify these costs.

section « Contexte »). On part du principe que 100 % des consommateurs adultes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine selon le scénario de base passeront à des produits contenant 20 mg/mL ou moins après l'entrée en vigueur du projet de règlement. Un taux de transition de 50 % a été utilisé pour tenir compte de l'incertitude de cette variable. Des taux de transition de 75 %, ce qui correspond à la valeur moyenne des deux scénarios (100 % et 50 %), et de 50 % ont été retenus pour l'analyse de sensibilité.

Un taux de transition de 100 % n'entraînerait pas de coût supplémentaire pour l'industrie du vapotage. Comme il est plus rentable pour l'industrie du vapotage de fabriquer des produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins, on prévoit que l'industrie du vapotage pourrait en fait bénéficier du projet de règlement en supposant un taux de transition de 100 %. À un taux de transition de 50 % (scénario de coût élevé), l'incidence financière serait de 1 136 061 694 \$ (VA) sur 30 ans (ou 91 551 126 \$ par année). Le taux de transition de 75 % (scénario de coût faible) a été utilisé pour l'analyse. Comme il est présenté dans l'énoncé des coûts et des avantages, le taux de transition de 75 % entraînerait un coût supplémentaire de 451 992 474 \$ (VA) sur 30 ans (ou 36 424 448 \$ par année).

Selon les estimations (VA), les coûts supplémentaires totaux (présentés sous forme de fourchette) pour l'industrie du vapotage vont de 451 992 474 \$ à 1 136 061 694 \$ sur 30 ans ou de 36 424 448 \$ à 91 551 126 \$ par année.

#### Coûts qualitatifs

##### 3. Coûts pour l'industrie du vapotage en raison de la transition des vapoteurs vers le tabagisme

Environ 38 % des vapoteurs actuels (au cours des 30 derniers jours) âgés de 15 ans et plus sont des utilisateurs à la fois de cigarettes électroniques et de tabac (doubles utilisateurs)<sup>24</sup>. La perte totale de profits pour les membres de l'industrie du vapotage qui sont également des fabricants de produits du tabac peut être atténuée par les achats accrus de produits du tabac par les doubles utilisateurs qui recommencent uniquement à fumer et par les fumeurs adultes qui continuent à fumer au lieu de passer aux produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins.

Après l'entrée en vigueur du projet de règlement, on s'attend à ce que certains doubles utilisateurs qui consomment actuellement des produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine ne se tournent pas vers des produits à plus faible concentration en nicotine. Ils préféreront acheter plus de cigarettes, compensant ainsi la perte de ventes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine. Toutefois, Santé Canada ne

<sup>24</sup> Canadian Tobacco and Nicotine Survey (CTNS): summary of results for 2019

<sup>24</sup> Enquête canadienne sur le tabac et la nicotine (ECTN) : sommaire des résultats pour 2019

#### 4. Costs to retailers as a result of the packaging and sales prohibition

The proposed Regulations would also prohibit the packaging of vaping products if the packaging displays an indication that the nicotine concentration is above 20 mg/mL, as well as the sale of vaping products packaged this way. These measures would apply to any person, including manufacturers, importers, distributors and retailers of vaping products, that packages or sells vaping products in Canada.

The cost impact of this provision for manufacturers and importers has already been captured in the section “Costs to vaping industry associated with the disposal of stocks of vaping products with a nicotine concentration above 20 mg/mL.” With regard to retailers, it is assumed that any remaining stock of vaping products above 20 mg/mL nicotine will be returned to suppliers once the Regulations come into force.

#### 5. Costs to adults who smoke and dual users

There may be some incremental cost impacts on adults who smoke and adult dual users who use vaping products above 20 mg/mL nicotine. Some current smokers who would try vaping products may find that vaping products at 20 mg/mL nicotine or below are not satisfying to them and could therefore end up being dual users or remain smokers. These persons would continue to be exposed to harmful chemicals from the long-term use of tobacco products.

It is also anticipated that certain dual users could relapse to smoking only as a result of the proposed Regulations. However, benefits of vaping by people who smoke are only accrued if they completely switch to vaping.

Overall, if people who smoke do not completely switch to vaping, long-term benefits would not be realized in terms of avoided tobacco-related mortality and morbidity, and exposure to second-hand smoke. These costs were considered when performing the sensitivity analysis that examined the break-even points where the reduction in vaping initiation rate provides benefits that equal the costs of the proposed Regulations.

dispose pas des données nécessaires pour quantifier ces coûts.

#### 4. Coûts pour les détaillants en raison de l'interdiction visant l'emballage et la vente

Le projet de règlement interdirait l'emballage, de même que la vente, de produits de vapotage si l'emballage utilisé affiche une concentration en nicotine supérieure à 20 mg/mL. Cette mesure s'appliquerait à toute personne, y compris les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les détaillants de produits de vapotage, qui emballe ou vend des produits de vapotage au Canada.

L'incidence financière de cette disposition pour les fabricants et les importateurs est déjà prise en compte dans la section « Coûts pour l'industrie du vapotage associés à l'élimination des stocks de produits dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL ». En ce qui concerne les détaillants, l'on considère que tout stock restant de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine sera retourné au fournisseur une fois le Règlement en vigueur.

#### 5. Coûts pour les adultes qui fument et les doubles utilisateurs

Il pourrait y avoir des répercussions sur les coûts supplémentaires pour les adultes qui fument et ceux qui sont des doubles utilisateurs consommant des produits de vapotage de plus de 20 mg/mL de nicotine. Certaines personnes qui fument qui voudraient essayer des produits de vapotage pourraient constater que les produits de vapotage à 20 mg/mL de nicotine ou moins ne leur conviennent pas et pourraient donc devenir des doubles utilisateurs ou demeurer des personnes qui fument. Ces personnes continueraient d'être exposées à des substances chimiques nocives découlant de l'utilisation à long terme de produits du tabac.

On prévoit également que certains doubles utilisateurs pourraient faire une rechute à cause du projet de règlement. Cependant, les avantages du vapotage pour les personnes qui fument ne s'accumulent que si elles passent complètement au vapotage.

Dans l'ensemble, si les personnes qui fument ne passent pas complètement au vapotage, les avantages à long terme ne seraient pas réalisés en ce qui concerne la mortalité et la morbidité liées au tabac évitées, y compris celles attribuables à l'exposition à la fumée secondaire. Ces coûts ont été pris en compte lors de l'analyse de sensibilité qui a examiné les points d'équilibre où la réduction du taux d'initiation au vapotage procure des avantages équivalents aux coûts du projet de règlement.



## Government costs – Health Canada

### 6. Costs of implementation, enforcement and compliance activities

Implementation of the proposed Regulations would require a minimal investment of public sector resources. It is anticipated that there would be small one-time costs associated with the publication of a notice in trade magazines to inform retailers of the new Regulations, as well as the development of compliance promotion material to be posted on the Government of Canada's website or distributed to the industry. However, it is projected that those costs would not be significant when compared to the total costs of the proposed Regulations.

Implementation activities would include making minor revisions to current laboratory procedures to include the testing of samples of vaping products to determine whether the nicotine concentration exceeds 20 mg/mL. Health Canada already has testing procedures and laboratory facilities to support VPLPR-related compliance and enforcement activities. No additional investment in laboratory testing equipment would be needed.

There would be no incremental costs for Health Canada to conduct compliance and enforcement activities associated with the proposed Regulations. To monitor compliance with the maximum nicotine concentration limit of 20 mg/mL, Health Canada inspectors would collect samples at manufacturers' and importers' facilities for testing at Health Canada laboratories. Given that such sampling and testing are already in place to monitor compliance with the VPLPR, there would be no additional costs to Health Canada. Travel costs relating to the collection of samples of vaping products are not expected to increase as Health Canada inspectors are already involved in this type of travel as part of VPLPR-related activities. Inspectors' review of labels, to determine if the stated nicotine concentration exceeds 20 mg/mL, would also become part of existing VPLPR-related activities.

### Benefits of the proposed Regulations

The proposed Regulations would support the CTS, which aims to reduce the burden of disease and death from tobacco use and its consequential impact on the public health care system and society. The success of the CTS, a federal initiative, will be a result of a multifaceted and coordinated approach and the tobacco control efforts of many partners, such as provinces and territories, municipalities, non-governmental organizations, community agencies and the private sector. Given the variety and number of tobacco control interventions at play,

## Coûts pour le gouvernement – Santé Canada

### 6. Coûts des activités de mise en œuvre, de conformité et d'application

La mise en œuvre du projet de règlement exigerait un investissement minime de ressources du secteur public. On s'attend à ce que la publication d'un avis dans les revues spécialisées de commerce pour informer les détaillants du nouveau règlement entraîne des coûts ponctuels minimes, y compris pour l'élaboration de documents de promotion de la conformité pour affichage sur le site Web du gouvernement du Canada ou pour distribution à l'industrie. Toutefois, il est prévu que ces coûts ne seraient pas importants comparativement aux coûts totaux du projet de règlement.

Les activités de mise en œuvre comprendraient de légères modifications aux procédures de laboratoire en place pour inclure l'analyse d'échantillons de produits de vapotage afin de déterminer si la concentration en nicotine dépasse 20 mg/mL. Santé Canada dispose déjà de procédures d'analyse et d'installations de laboratoire pour appuyer les activités de conformité et d'application liées au REEPV. Aucun investissement supplémentaire dans l'équipement d'analyse en laboratoire ne serait nécessaire.

Santé Canada n'aurait aucun coût supplémentaire pour mener les activités de conformité et d'application de la loi associées au projet de règlement. Pour vérifier la conformité à la limite maximale de concentration en nicotine de 20 mg/mL, les inspecteurs de Santé Canada prélèveraient des échantillons dans les installations des fabricants et des importateurs aux fins d'analyses dans les laboratoires de Santé Canada. Étant donné que de tels échantillonnages et essais sont déjà en place pour surveiller la conformité au REEPV, il n'y aurait pas de coûts supplémentaires pour Santé Canada. Les frais de déplacement liés à la collecte d'échantillons de produits de vapotage ne devraient pas augmenter, car les inspecteurs de Santé Canada participent déjà à ce type de déplacement dans le cadre des activités liées au REEPV. L'examen des étiquettes par les inspecteurs, afin de déterminer si l'énoncé de la concentration en nicotine dépasse 20 mg/mL, ferait également partie des activités liées au REEPV.

### Avantages du projet de règlement

Le projet de règlement appuierait la SCT, qui vise à réduire le fardeau des maladies et des décès attribuables au tabagisme et les répercussions qui en découlent sur le système de santé public et la société. Le succès de la SCT, une initiative fédérale, sera le résultat d'une approche diversifiée et coordonnée et des efforts de lutte contre le tabagisme de nombreux partenaires, notamment les provinces et les territoires, les municipalités, des organisations non gouvernementales, des organismes communautaires et le secteur privé. Étant donné la variété et le nombre

quantifying the benefits of an individual tobacco control measure is very challenging.

The proposed Regulations are expected to primarily benefit youth by contributing to the reduction in the number of young persons who experiment with vaping products, which can lead to exposure to and dependence on nicotine and transition into tobacco use. Long-term benefits would be realized in terms of avoided tobacco- and vaping-related mortality and morbidity, including from exposure to second-hand smoke. Given the significant uncertainties associated with the expected impact of the proposed Regulations on vaping prevalence, the direct public health benefits attributable to the regulatory proposal were not monetized. Instead, a model was developed to examine the implications of changes in vaping initiation rates on fatal and non-fatal health effects of tobacco and vaping product use. Three benefits resulting from changes in the initiation rates were considered: (1) benefits of reduced tobacco and vaping-related mortality, (2) benefits of reduced tobacco and vaping-related morbidity, and (3) benefits of reduced exposure to second-hand smoke. There is currently no data on the long-term health consequences of vaping due to the relatively recent use of these products in Canada. For example, tobacco-related morbidity and mortality typically occurs decades after smoking initiation due to the repeated and long-term exposure to the harmful chemicals in tobacco smoke. The model was therefore designed to express the health consequences of long-term vaping product use as a fraction of the health consequences of conventional cigarette use.

#### Model description

The model was used to conduct a break-even analysis to determine the percentage reduction of the initiation rate of vaping products over the next 30 years that would need to occur in order to provide public health benefits that are equal to or exceed the estimated costs. Furthermore, recognizing that the proposed Regulations may adversely affect the rate at which smokers switch to vaping, a sensitivity analysis was conducted on the benefit analysis to examine how switch rates might influence the break-even point.

#### Tobacco-related mortality

To estimate the mortality risk of current and former smokers, data from Taylor et al.<sup>25</sup> on mortality risks as a function of sex, age, and time since quitting was relied upon.

<sup>25</sup> Taylor, D.H. Jr., V. Hasselblad, S.J. Henley, M.J. Thun and F.A. Sloan. "Benefits of smoking cessation for longevity." *American Journal of Public Health*, 92(9):1389. June 2002.

d'interventions antitabac en jeu, il est très difficile de quantifier les avantages d'une mesure individuelle de lutte contre le tabagisme.

Le projet de règlement devrait profiter principalement aux jeunes en contribuant à réduire le nombre d'entre eux qui expérimentent des produits de vapotage, ce qui peut mener à l'exposition et à la dépendance à la nicotine et à la transition au tabagisme. Des avantages à long terme seraient réalisés en ce qui concerne la mortalité et la morbidité liées au tabac et au vapotage évitées, y compris celles attribuables à l'exposition à la fumée secondaire. Vu les incertitudes importantes liées aux répercussions prévues du projet de règlement sur la prévalence du vapotage, les avantages directs pour la santé publique attribuables au projet de règlement n'ont pas été chiffrés. À la place, un modèle a été élaboré pour examiner l'incidence des changements dans les taux d'initiation au vapotage sur les effets mortels et non mortels sur la santé de l'usage du tabac et des produits de vapotage. Trois avantages découlant des changements dans les taux d'initiation ont été pris en compte : (1) les avantages d'une réduction de la mortalité associée au tabagisme et au vapotage, (2) les avantages d'une réduction de la morbidité associée au tabagisme et au vapotage, (3) les avantages d'une diminution de l'exposition à la fumée secondaire. Il n'existe actuellement aucune donnée sur les effets à long terme du vapotage sur la santé en raison de l'utilisation relativement récente de ces produits au Canada. Par exemple, la morbidité et la mortalité liées au tabac surviennent habituellement des décennies après le début du tabagisme en raison de l'exposition répétée et à long terme aux produits chimiques nocifs dans la fumée du tabac. Le modèle a donc été conçu pour exprimer les effets à long terme du vapotage sur la santé sous forme de fraction ou de multiple des effets sur la santé de l'utilisation des cigarettes conventionnelles.

#### Description du modèle

Le modèle a servi à analyser le seuil de rentabilité afin de déterminer le pourcentage de réduction du taux d'initiation au vapotage au cours des 30 prochaines années qui devra être atteint pour procurer des avantages pour la santé publique équivalents ou supérieurs aux coûts estimés. De plus, comme le projet de règlement peut avoir une incidence négative sur le taux de transition des fumeurs au vapotage, une analyse de sensibilité portant sur les avantages a été réalisée afin d'examiner la manière dont le taux de transition pourrait influencer le seuil de rentabilité.

#### Mortalité associée au tabagisme

Pour estimer le risque de mortalité des fumeurs actuels et des anciens fumeurs, on s'est appuyé sur les données de Taylor et coll.<sup>25</sup> sur le risque de mortalité en fonction du

<sup>25</sup> Taylor, D.H. Jr., V. Hasselblad, S.J. Henley, M. J. Thun et F.A. Sloan. « Benefits of smoking cessation for longevity ». *American Journal of Public Health*, vol. 92, n° 9, p. 1389. Juin 2002.

The estimates were adjusted so that the model's aggregate age- and sex-specific mortality rates match corresponding rates reported by Statistics Canada (average rates from 2014 to 2018).<sup>26</sup> The model estimates annual excess deaths due to smoking by multiplying the stock of current smokers (and former smokers) by the difference in mortality risk between a current smoker (and former smoker) and a never smoker of the same sex and age.<sup>27</sup>

To value changes in mortality risks, estimates of the value per statistical life (VSL) are used. The VSL is an aggregated estimate of the value of small annual mortality risk changes in a population, based on estimates of individual willingness-to-pay (WTP) to reduce one's own mortality risk by a small amount. These WTP estimates are derived primarily from wage-risk studies of workers across jobs of varying risk levels. Importantly, the VSL represents the value of one "statistical life," not the value of saving a specific individual's life. Based on the recommendations of Chestnut and DeCivita<sup>28</sup>, the model uses a VSL of \$7.9 million (2019 dollars).<sup>29,30</sup>

In addition to estimating the mortality impacts of smoking for current and former smokers, the model also estimates non-smoker deaths attributable to exposure to second-hand smoke (SHS). For this parameter, data on SHS-attributable mortality in 2012 from the Conference Board of Canada (2017) is used. These mortality estimates were divided by smoking prevalence in 2012 to generate SHS mortality per 1 000 smokers. The model then multiplies these mortality rates by the smoking population in each modelled year to generate estimates of SHS-attributable mortality.

sexe, de l'âge et du temps écoulé depuis la cessation du tabagisme. Les estimations ont été rajustées afin que les taux globaux de mortalité selon l'âge et le sexe obtenus à l'aide du modèle concordent avec les taux correspondants relevés par Statistique Canada (taux moyens de 2014 à 2018)<sup>26</sup>. Le modèle estime la surmortalité annuelle attribuable au tabagisme en multipliant la population de fumeurs actuels (et d'anciens fumeurs) par la différence de risque de mortalité entre un fumeur actuel (ou un ancien fumeur) et une personne n'ayant jamais fumé du même sexe et du même âge<sup>27</sup>.

Pour évaluer les variations du risque de mortalité, on utilise les estimations de la valeur d'une vie statistique (VVS). La VVS est une estimation agrégée de la valeur de petites variations annuelles du risque de mortalité dans une population, basée sur des estimations de la disposition à payer d'un individu pour abaisser d'un petit facteur son risque de mortalité. Ces estimations de la disposition à payer proviennent principalement d'études sur la rémunération-risque menées auprès de travailleurs occupant des emplois associés à divers niveaux de risque. Il est à noter que la VVS représente la valeur d'une « vie statistique » et non la valeur associée au fait de sauver la vie d'une personne en particulier. Selon les recommandations formulées par Chestnut et DeCivita<sup>28</sup>, le modèle utilise une VVS de 7,9 millions de dollars (en dollars de 2019)<sup>29,30</sup>.

En plus d'estimer les effets du tabagisme sur le taux de mortalité des fumeurs actuels et des anciens fumeurs, le modèle permet d'estimer les décès attribuables à l'exposition à la fumée secondaire chez les non-fumeurs. Pour ce paramètre, on utilise les données du Conference Board of Canada (2017) sur la mortalité attribuable à la fumée secondaire en 2012. Ces estimations ont été divisées par le taux de prévalence du tabagisme en 2012 pour obtenir la mortalité attribuable à la fumée secondaire pour 1 000 fumeurs. Le modèle multiplie ensuite ces taux de mortalité par la population de fumeurs pour chaque année modélisée afin de produire des estimations de la mortalité attribuable à la fumée secondaire.

<sup>26</sup> Statistics Canada. 2020. [Mortality rates, by age group](#). Table 13-10-0710-01. Date modified: 2020-09-18.

<sup>27</sup> It should be noted that comparisons of this type may overstate the mortality impacts of smoking, since they do not control for demographic differences or other factors that may account, in part, for differences in the life expectancy of current or former smokers and never smokers. Efforts to control for such factors, however, show almost no effect on the estimated benefits of potential tobacco control policies.

<sup>28</sup> Chestnut, L.G., and P. DeCivita. 2008. *Economic Valuation of Mortality Risk Reduction: Review and Recommendations for Policy Analysis*. Government of Canada Policy Research Initiative Working Paper Series 037.

<sup>29</sup> Chestnut and DeCivita recommend use of a central VSL estimate of \$6.5 million (2007 dollars), adjusted for inflation. The recommended value to 2019 dollars was adjusted based on Statistics Canada's consumer price index.

<sup>30</sup> [Treasury Board Secretariat's Policy on Cost-Benefit Analysis](#)

<sup>26</sup> Statistique Canada, 2020. [Taux de mortalité, selon le groupe d'âge](#). Tableau 13-10-0710-01. Date de modification : 2020-09-18.

<sup>27</sup> Les comparaisons de ce genre peuvent surestimer les effets du tabagisme sur la mortalité, car elles ne tiennent pas compte des différences démographiques ou d'autres facteurs qui peuvent expliquer, en partie, les différences dans l'espérance de vie des fumeurs actuels ou des anciens fumeurs et des personnes qui n'ont jamais fumé. Les mesures visant à tenir compte de tels facteurs n'ont cependant pratiquement aucun effet sur les avantages estimés d'éventuelles politiques de lutte antitabac.

<sup>28</sup> Chestnut, L.G., et P. DeCivita. 2008. *Economic Valuation of Mortality Risk Reduction: Review and Recommendations for Policy Analysis*. Gouvernement du Canada, projet de recherche sur les politiques, série de documents de travail 037.

<sup>29</sup> Chestnut et DeCivita recommandent d'utiliser une estimation principale de la VVS de 6,5 millions de dollars (en dollars de 2007), rajustée en fonction de l'inflation. La valeur recommandée en dollars de 2019 a été rajustée en fonction de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada.

<sup>30</sup> [Politique sur l'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor](#)

## Smoking-related morbidity

To estimate the economic costs associated with tobacco-related morbidity, the model relies on 2017 data on tobacco-attributable direct health care costs and short-term disability from the Canadian Substance Use Costs and Harms Scientific Working Group.<sup>31</sup> To estimate these costs, the annual cost of short-term disability and the direct health care costs are divided by the estimated number of smokers aged 27 and older. Recognizing that tobacco-related illnesses generally take several years to manifest, a latency period of 10 years between smoking initiation and the onset of non-fatal health effects is assumed. Available data indicates the average age of cigarette smoking initiation is 17; thus, health costs associated with smoking are assumed to be incurred primarily by smokers age 27 and above. The estimated annual morbidity cost is \$2,600 (2019 dollars) for a smoker aged 27 and older.

## Mortality and morbidity risks from vaping

Compared to the extensive information available on the health effects of smoking, there is relatively little data on the long-term health effects of using vaping products, which first became commercially available in North America in 2006. To estimate the potential adverse health effects, the model assumes that the mortality and morbidity risks associated with vaping are 20% of the mortality and morbidity impacts of cigarette use. This assumption was developed in consultation with members of an expert panel composed of five academics in tobacco control that were previously consulted on exploratory work related to a nicotine standard.<sup>32</sup>

## Results of break-even analysis

The model was used to conduct a break-even analysis to determine the percentage change in annual rate of vaping initiation from 2021 to 2050 that would be needed to generate health benefits commensurate with the estimated costs of the proposed Regulations. It is to be noted that the vaping initiation rate includes uptake of vaping by individuals who have never vaped and those who are current

<sup>31</sup> Canadian Substance Use Costs and Harms Scientific Working Group. (2020). [Canadian substance use costs and harms 2015–2017 \(PDF\)](#). (Prepared by the Canadian Institute for Substance Use Research and the Canadian Centre on Substance Use and Addiction.) Ottawa, Ontario: Canadian Centre on Substance Use and Addiction.

<sup>32</sup> Industrial Economics Incorporated. *Elicitation of Expert Judgments on the Behavioural Impacts of a Nicotine Standard*. A report prepared for Health Canada. March 2017. (The report is available from Health Canada's Tobacco Control Directorate upon request.)

## Morbidité associée au tabagisme

Pour estimer les coûts économiques de la morbidité liée au tabagisme, le modèle s'appuie sur les données de 2017 relatives aux coûts directs de soins de santé et à l'invalidité de courte durée attribuables au tabagisme présentées par le Groupe de travail scientifique sur les coûts et les méfaits de l'usage de substances au Canada<sup>31</sup>. Pour estimer ces coûts, le coût annuel de l'invalidité de courte durée et les coûts directs de soins de santé sont divisés par le nombre estimatif de fumeurs âgés de 27 ans et plus. Étant donné que les maladies liées au tabagisme mettent généralement plusieurs années à se manifester, on suppose une période de latence de 10 ans entre le début du tabagisme et l'apparition d'effets non mortels sur la santé. Selon les données disponibles, l'âge moyen de l'initiation au tabagisme est de 17 ans; on présume donc que les coûts de santé liés au tabagisme sont engendrés principalement par des fumeurs de 27 ans et plus. On estime un coût annuel de la morbidité de 2 600 \$ (en dollars de 2019) pour un fumeur de 27 ans et plus.

## Risques de mortalité et de morbidité liés au vapotage

Par rapport aux nombreux renseignements disponibles sur les effets sur la santé du tabagisme, il existe relativement peu de données sur les effets à long terme de l'utilisation des produits de vapotage, qui ont fait leur entrée sur le marché nord-américain en 2006. Pour estimer les effets nocifs potentiels sur la santé, le modèle part du principe que les risques de mortalité et de morbidité associés au vapotage représentent 20 % des effets de l'usage de cigarettes sur la mortalité et la morbidité. Cette hypothèse a été élaborée en consultation avec les membres d'un groupe d'experts composé de cinq universitaires spécialisés dans la lutte antitabac qui ont déjà été consultés sur des travaux exploratoires liés à une norme sur la nicotine<sup>32</sup>.

## Résultats de l'analyse du seuil de rentabilité

Le modèle a servi à analyser le seuil de rentabilité afin de déterminer la variation (en pourcentage) du taux annuel d'initiation au vapotage de 2021 à 2050 qui serait nécessaire pour procurer des avantages pour la santé proportionnels aux coûts estimatifs du projet de règlement. Il est à noter que le taux d'initiation au vapotage comprend l'adoption du vapotage par des personnes qui n'ont jamais

<sup>31</sup> Groupe de travail scientifique sur les coûts et les méfaits de l'usage de substances au Canada, 2020. [Coûts et méfaits de l'usage de substances au Canada \(2015-2017\) \[PDF\]](#). (Préparé par l'Institut canadien de recherche sur l'usage de substances et le Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances.) Ottawa (Ontario) : Centre canadien sur les dépendances et l'usage de substances.

<sup>32</sup> Industrial Economics Incorporated. *Elicitation of Expert Judgments on the Behavioural Impacts of a Nicotine Standard* (disponible en anglais seulement). Mars 2017. Rapport préparé pour Santé Canada. (Ce rapport est disponible sur demande auprès de la Direction de la lutte au tabagisme de Santé Canada.)

smokers or former smokers. It was assumed that the proposed Regulations would have no effect on the rate at which smokers switch to vaping.

In the medium-cost scenario, the proposed Regulations would result in a present value cost of \$452 million (2019 dollars) over the period of 2021 to 2050 (assuming a 7% discount rate). To offset these costs, the proposed Regulations would need to reduce the annual rate of vaping product initiation by 1.03% relative to the baseline initiation rate.

In the high-cost scenario, the proposed Regulations would result in a present value cost of \$1.14 billion (2019 dollars) from 2021 to 2050 (assuming a 7% discount rate). To offset these costs, the proposed Regulations would need to reduce the annual rate of vaping product initiation by 2.56% relative to the baseline initiation rate.

**Table 1: Break-even results for the primary analysis**

Break-even Scenario	Reduction in annual vaping initiation rate required for benefits to equal costs of the proposed Regulations	
	Medium-cost scenario	High-cost scenario
Primary analysis	1.03%	2.56%

To put the analysis of public health benefits for the two break-even scenarios into perspective, Table 2 provides additional information. The numbers in this table are not a prediction of what the proposed Regulations measures would accomplish. Rather, they illustrate the public health benefits that would be accrued in the event of a 1.03% and a 2.56% decrease in the vaping initiation rates for the medium- and high-cost scenarios. Since the estimated costs for the proposed Regulations have been calculated, the benefits for the break-even scenario must equal or exceed these costs.

**Table 2: Public health benefits from the proposed Regulations: Break-even analysis**

Benefits (Avoided Cost)	Medium-Cost Scenario			High-Cost Scenario		
	Total Avoided Deaths	PV of Benefits (Millions of Dollars)	% of Total Benefits	Total Avoided Deaths	PV of Benefits (Millions of Dollars)	% of Total Benefits
Morbidity costs of cigarette use	NA	34	7.5	NA	85	7.5
Morbidity costs of vaping product use	NA	3	0.7	NA	8	0.7
Excess deaths due to cigarette use	123	277	61.3	308	696	61.3

vapoté et par des fumeurs actuels ou d'anciens fumeurs. Il a été présumé que le projet de règlement n'aurait aucune incidence sur le taux de transition des fumeurs au vapotage.

Dans le scénario de coût moyen, le projet de règlement entraînerait des coûts en valeur actuelle de 452 millions de dollars (en dollars de 2019) pour la période de 2021 à 2050 (selon un taux d'actualisation de 7 %). Pour compenser ces coûts, le projet de règlement devrait réduire le taux annuel d'initiation au vapotage de 1,03 % par rapport au taux d'initiation de référence.

Dans le scénario de coût élevé, le projet de règlement entraînerait des coûts en valeur actuelle de 1,14 milliard de dollars (en dollars de 2019) de 2021 à 2050 (selon un taux d'actualisation de 7 %). Pour compenser ces coûts, le projet de règlement devrait réduire le taux annuel d'initiation au vapotage de 2,56 % par rapport au taux d'initiation de référence.

**Tableau 1 : Résultats de l'analyse primaire du seuil de rentabilité**

Scénario de rentabilité	Réduction du taux annuel d'initiation au vapotage nécessaire pour procurer des avantages équivalents aux coûts du projet de règlement	
	Scénario de coût moyen	Scénario de coût élevé
Analyse primaire	1,03 %	2,56 %

Le tableau 2 fournit des renseignements supplémentaires permettant de relativiser l'analyse des avantages pour la santé publique que présentent les deux scénarios de rentabilité. Les chiffres figurant dans ce tableau ne sont pas une prédiction de ce que les mesures prévues par le projet de règlement permettraient d'accomplir. Ils illustrent plutôt les avantages pour la santé publique qui résulteraient d'une diminution de 1,03 % et de 2,56 % des taux d'initiation au vapotage pour les scénarios de coût moyen et de coût élevé. Puisque les coûts estimatifs du projet de règlement ont été calculés, les avantages pour le scénario de rentabilité doivent égaliser ou excéder ces coûts.

Benefits (Avoided Cost)	Medium-Cost Scenario			High-Cost Scenario		
	Total Avoided Deaths	PV of Benefits (Millions of Dollars)	% of Total Benefits	Total Avoided Deaths	PV of Benefits (Millions of Dollars)	% of Total Benefits
Excess deaths due to vaping product use	12	36	8.0	30	91	8.0
Deaths attributable to second-hand smoke exposure	45	102	22.6	114	257	22.6
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>452</b>	<b>100</b>	<b>452</b>	<b>1,136</b>	<b>100</b>

**Tableau 2 : Avantages pour la santé publique du projet de règlement : Analyse du seuil de rentabilité**

Avantages (coûts évités)	Scénario de coût moyen			Scénario de coût élevé		
	Nombre total de décès évités	VA des avantages (en millions de dollars)	% des avantages totaux	Nombre total de décès évités	VA des avantages (en millions de dollars)	% des avantages totaux
Coût de la morbidité liée à l'usage de la cigarette	S.O.	34	7,5	S.O.	85	7,5
Coût de la morbidité liée à l'usage de produits de vapotage	S.O.	3	0,7	S.O.	8	0,7
Surmortalité attribuable à l'usage de la cigarette	123	277	61,3	308	696	61,3
Surmortalité attribuable à l'usage de produits de vapotage	12	36	8,0	30	91	8,0
Décès attribuables à l'exposition à la fumée secondaire	45	102	22,6	114	257	22,6
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>452</b>	<b>100</b>	<b>452</b>	<b>1 136</b>	<b>100</b>

#### Sensitivity analysis

A sensitivity analysis considered the potential for the proposed Regulations to result in a reduction in the rate at which smokers switch to vaping. Specifically, the percentage change in vaping initiation needed to offset the regulatory costs under two additional scenarios was analyzed: (1) assuming a 1% reduction in the annual rate at which smokers switch to vaping, and (2) assuming a 10% reduction in the annual rate at which smokers switch to vaping. Each scenario was evaluated for the medium- and high-cost scenarios of the proposed Regulations. The results are presented in Tables 3 and 4.

#### Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été menée pour examiner la possibilité que le projet de règlement entraîne une baisse du taux de transition des fumeurs au vapotage. Plus précisément, on a analysé la variation (en pourcentage) du taux d'initiation au vapotage qui serait nécessaire pour compenser les coûts du projet de règlement selon deux autres scénarios : (1) en supposant une baisse de 1 % du taux annuel de transition des fumeurs au vapotage, (2) en supposant une baisse de 10 % du taux annuel de transition des fumeurs au vapotage. Chaque scénario a été évalué en fonction des scénarios de coût moyen et de coût élevé. Les résultats sont présentés aux tableaux 3 et 4.

**Table 3: Sensitivity analysis for the break-even scenarios**

Break-even Scenario	Assumed Impact on Annual Rate at Which Smokers Switch to Vaping	Reduction in Annual Vaping Initiation Rate Required for Benefits to Equal Costs of the Proposed Regulations	
		Medium-Cost Scenario	High-Cost Scenario
Primary analysis	No effect	1.03%	2.56%
Scenario 1	1% decrease	1.18%	2.72%
Scenario 2	10% decrease	2.58%	4.11%

**Tableau 3 : Analyse de sensibilité pour les scénarios de rentabilité**

Scénario de rentabilité	Effet présumé sur le taux annuel de transition des fumeurs au vapotage	Réduction du taux annuel d'initiation au vapotage nécessaire pour procurer des avantages équivalents aux coûts du projet de règlement	
		Scénario de coût moyen	Scénario de coût élevé
Analyse primaire	Aucun effet	1,03 %	2,56 %
Scénario 1	Baisse de 1 %	1,18 %	2,72 %
Scénario 2	Baisse de 10 %	2,58 %	4,11 %

**Table 4: Public health benefits from the proposed Regulations**

Benefits (Avoided Costs)	Medium-Cost Scenario		High-Cost Scenario	
	Total Avoided Deaths	PV of Benefits (in Millions of Dollars)	Total Avoided Deaths	PV of benefits (in Millions of Dollars)
Morbidity costs of cigarette use	NA	55	NA	85
Morbidity costs of vaping product use	NA	3	NA	8
Excess deaths due to cigarette use	123	277	308	696
Excess deaths due to vaping product use	12	36	30	91
Deaths attributable to second-hand smoke exposure	45	102	114	257
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>452</b>	<b>452</b>	<b>1,136</b>

**Tableau 4 : Avantages pour la santé publique du projet de règlement**

Avantages (coûts évités)	Scénario de coût moyen		Scénario de coût élevé	
	Nombre total de décès évités	VA des avantages (en millions de dollars)	Nombre total de décès évités	VA des avantages (en millions de dollars)
Coût de la morbidité liée à l'usage de la cigarette	S.O.	55	S.O.	85
Coût de la morbidité liée à l'usage de produits de vapotage	S.O.	3	S.O.	8
Surmortalité attribuable à l'usage de la cigarette	123	277	308	696
Surmortalité attribuable à l'usage de produits de vapotage	12	36	30	91
Décès attribuables à l'exposition à la fumée secondaire	45	102	114	257
<b>Total</b>	<b>180</b>	<b>452</b>	<b>452</b>	<b>1 136</b>

## Qualitative benefits

Benefits to youth as a result of the packaging and sales prohibition

The proposed Regulations would also prohibit the packaging of vaping products if the packaging displays a statement indicating that the nicotine concentration is above 20 mg/mL, as well as the sale of vaping products packaged this way. These measures would apply to any person, including manufacturers, importers, distributors and retailers of vaping products, that packages or sells vaping products in Canada.

The removal of vaping products whose packaging displays a statement indicating that the nicotine concentration is above 20 mg/mL at retail, within 15 days of the final publication of the Regulations, would be in line with the implementation time provided at the manufacturing and importing level for the nicotine concentration standard. This proposed prohibition would alleviate the concern that the transition to a marketplace free of high-nicotine-concentration products could be unduly slowed down by stock being held at retail locations. A delay in their removal at retail would result in delays in the expected benefits from efforts to prevent youth from experimenting with these products and to limit their exposure to and dependence on nicotine.

## Cost-benefit statement

### Summary

The proposed Regulations are estimated to result in total incremental costs of \$452.0 million (PV) over the 30-year period (or \$36.4 million annually). The public health benefits resulting from the proposed Regulations, including the potential benefit of protecting young persons from inducements to use vaping products, are expected to outweigh the costs of the proposed Regulations.

Number of years: 30 (from 2021 to 2050)

Base year for costing: 2019

Present value base year: 2021

Discount rate: 7%

### Table 5: Monetized costs

Note 1: Figures may not add up to totals due to rounding.

Note 2: As per the “Government costs — Health Canada” section above, the actual one-time cost would not be significant.

Impacted Stakeholders	Description of Cost	Base Year 2021	Year 10 2030	Year 20 2040	Final year 2050	Total (present value)	Annualized Value
Government	Total government costs	0	0	0	0	0	0

## Avantages qualitatifs

Avantages pour les jeunes découlant de l'interdiction visant l'emballage et la vente

Le projet de règlement interdirait l'emballage, de même que la vente, de produits de vapotage si l'emballage utilisé affiche une concentration en nicotine supérieure à 20 mg/mL. Cette mesure s'appliquerait à toute personne, y compris les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les détaillants de produits de vapotage, qui emballe ou vend des produits de vapotage au Canada.

Le retrait des produits de vapotage dont l'emballage affiche une concentration en nicotine supérieure à 20 mg/mL des points de vente au détail, dans les 15 jours suivant la publication finale du Règlement, correspondrait à la période de mise en œuvre prévue pour la norme relative à la concentration en nicotine au niveau de la fabrication et de l'importation. Cette interdiction atténuerait la crainte que la transition vers un marché exempt de produits à forte concentration en nicotine ne soit indûment ralentie par la présence de stocks dans les points de vente au détail. Un retard dans le retrait de ces produits au détail retarderait les avantages attendus des efforts visant à empêcher les jeunes de faire l'essai de ces produits et à limiter leur exposition et leur dépendance à la nicotine.

## Énoncé des coûts et avantages

### Résumé

Le projet de règlement devrait entraîner des coûts supplémentaires totaux de 452,0 millions de dollars (VA) sur 30 ans (ou 36,4 millions de dollars par année). Les avantages pour la santé publique découlant du projet de règlement, y compris l'avantage potentiel de préserver les jeunes des incitations à l'usage des produits de vapotage, devraient l'emporter sur les coûts du projet de règlement.

Nombre d'années : 30 (de 2021 à 2050)

Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019

Année de référence pour la valeur actualisée : 2021

Taux d'actualisation : 7 %



Impacted Stakeholders	Description of Cost	Base Year 2021	Year 10 2030	Year 20 2040	Final year 2050	Total (present value)	Annualized Value
Vaping Industry	Disposal of stocks of vaping products	\$58,254,497	0	0	0	\$58,254,497	\$4,694,520
	Gross profit loss	\$20,557,588	\$31,265,521	\$31,265,521	\$31,265,521	\$393,737,977	\$31,729,927
All Stakeholders	<b>Total costs</b>	<b>\$78,812,085</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$451,992,474</b>	<b>\$36,424,448</b>

**Tableau 5: Coûts monétarisés**

Remarque 1 : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Remarque 2 : Conformément à la section « Coûts pour le gouvernement – Santé Canada » ci-dessus, le coût ponctuel actuel ne serait pas significatif.

Intervenant touché	Description des coûts	Année de référence 2021	Année 10 2030	Année 20 2040	Dernière année 2050	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Coûts gouvernementaux totaux	0	0	0	0	0	0
Industrie du vapotage	Élimination des stocks de produits de vapotage	\$58,254,497	0	0	0	\$58,254,497	\$4,694,520
	Perte brute de profit	\$20,557,588	\$31,265,521	\$31,265,521	\$31,265,521	\$393,737,977	\$31,729,927
Tous les intervenants	<b>Total des coûts</b>	<b>\$78,812,085</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$31,265,521</b>	<b>\$451,992,474</b>	<b>\$36,424,448</b>

**Table 6: Quantified benefits**

Benefits	
Benefits needed to break-even the costs	Medium cost scenario assuming reduction of 10% smokers switch to vaping (2.58% reduction in vaping initiation rate)
Morbidity cost of cigarette use	\$55 million PV
Morbidity cost of vaping product use	\$3 million PV
Excess deaths due to cigarette use	\$277 million PV
Excess death due to vaping	\$36 million PV
Excess deaths attributable to second-hand smoke exposure	\$102 million PV
<b>Total</b>	<b>\$452 million PV</b>

**Tableau 6: Avantages monétarisés**

Avantages	
Avantages nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité	Scénario de coût moyen supposant une réduction de 10 % des fumeurs passent au vapotage (réduction de 2,58 % du taux d'initiation au vapotage)
Coût de la morbidité liée à l'usage de la cigarette	\$55 million VA
Coût de la morbidité liée à l'utilisation des produits de vapotage	\$3 million VA
Surmortalité attribuable à l'usage de la cigarette	\$277 million VA
Surmortalité attribuable au vapotage	\$36 million VA
Surmortalité attribuable à l'exposition à la fumée secondaire	\$102 million VA
<b>Total</b>	<b>\$452 million VA</b>

**Table 7: Summary of monetized costs and benefits**

Impacts	Base Year 2021	Year 10 2030	Year 20 2040	Final year 2050	Total (present value)	Annualized Value
<b>Total costs</b>	\$78,812,085	\$31,265,521	\$31,265,521	\$31,265,521	\$451,992,474	\$36,424,448

**Tableau 7 : Résumé des coûts et avantages monétarisés**

Répercussions	Année de référence 2021	Année 10 2030	Année 20 2040	Dernière année 2050	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
<b>Total des coûts</b>	\$78,812,085	\$31,265,521	\$31,265,521	\$31,265,521	\$451,992,474	\$36,424,448

#### Quantified (non-\$) and qualitative impacts

##### Qualitative positive impact

- Reduction in the number of youth who experiment with vaping products, which can lead to exposure to and dependence on nicotine and transition into tobacco use.

##### Qualitative negative impacts

- Costs to vaping industry as a result of vapers transitioning back to smoking.
- Costs to retailers as a result of promotion restrictions that would prohibit the packaging and sale of vaping products that display a statement that indicates a nicotine concentration above 20 mg/mL.

#### *Small business lens*

Approximately 75% of vape shops, 99% of manufacturers, 80% of importers and 63% of G&C stores in the vaping industry are small businesses, under the Treasury Board of Canada Secretariat definition.<sup>33,34,35</sup> Small businesses in British Columbia and Nova Scotia would not be impacted by the proposed Regulations because these provinces have implemented a nicotine concentration limit of 20 mg/mL in vaping products. In Ontario, only small businesses that are specialty vape shops would be impacted by the proposed Regulations, since Ontario only permits the sale of vaping products over 20 mg/mL nicotine in these locations. It is estimated that the vaping product market in British Columbia and Nova Scotia is about 15.5% (12.5% British Columbia and 3% Nova Scotia) of the Canadian market (in value). Due to the lack of data on the number of manufacturers and importers in British

#### Répercussions quantifiées (non monétarisés) et répercussions qualitatives

##### Répercussions positives

- Réduction du nombre de jeunes qui font l'essai des produits de vapotage, ce qui peut mener à l'exposition à la nicotine et à la dépendance à celle-ci, et à la transition vers le tabagisme.

##### Répercussions négatives

- Coûts pour l'industrie du vapotage en raison de la transition des vapoteurs vers le tabagisme.
- Coûts pour les détaillants en raison des restrictions sur la promotion qui interdiraient l'emballage et la vente de produits de vapotage qui affichent sur leur emballage un énoncé indiquant une concentration supérieure à 20 mg/mL de nicotine.

#### *Lentille des petites entreprises*

Environ 75 % des vapoterie, 99 % des fabricants, 80 % des importateurs et 63 % des stations-service et dépanneurs de l'industrie du vapotage sont de petites entreprises selon la définition du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada<sup>33,34,35</sup>. Les petites entreprises de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse ne seraient pas touchées par le projet de règlement, car ces provinces ont établi une limite de concentration en nicotine de 20 mg/mL pour les produits de vapotage. En Ontario, seules les petites entreprises qui sont des vapoterie seraient touchées par le projet de règlement, puisque l'Ontario n'autorise la vente de produits de vapotage à des concentrations supérieures à 20 mg/mL de nicotine qu'à ces endroits. Selon les estimations, le marché des produits de vapotage en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse représente environ 15,5 % (12,5 % pour la Colombie-Britannique

<sup>33</sup> 2017 Canada's Convenience and Fuel Retail Channel Annual Facts & Figures Report.

<sup>34</sup> Euromonitor International. Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada February 2020. A report prepared for Health Canada.

<sup>35</sup> Policy on Limiting Regulatory Burden on Business.

<sup>33</sup> Réseau canadien des dépanneurs en alimentation et détaillants en essence – Rapport annuel sur les faits et chiffres 2017

<sup>34</sup> Euromonitor International. Study of the Market Size, Characteristics, and Growth Trends of the Vaping Products Market in Canada. Février 2020. Rapport préparé pour Santé Canada (disponible en anglais seulement).

<sup>35</sup> Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises.

Columbia and Nova Scotia, a market share (in value) of 15.5% is used as a proxy of number of businesses in British Columbia and Nova Scotia.

#### Incremental costs to all small businesses in vaping industry

Approximately 8 428 small businesses, including manufacturers (99%), importers (80%), vape shops (75%) and G&C stores (63%) across Canada, with the exception of British Columbia, Nova Scotia and Ontario (G&C stores), would assume incremental costs associated with the disposal of remaining stocks of vaping products above 20 mg/mL nicotine. These stocks could not be distributed/sold after implementation of the proposed Regulations. Small businesses would also experience potential profit loss as a result of adult customers choosing to discontinue using vaping products altogether rather than transition to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below after the implementation of the Regulations.

After implementation of the proposed Regulations, the sale of vaping products above 20 mg/mL nicotine would be prohibited. Small manufacturers and importers might experience a loss in sales as a result of a number of adult vapers consuming vaping products above 20 mg/mL nicotine not transitioning to vaping products at 20 mg/mL nicotine or below, as well as fewer adults taking up vaping products. Consequently, those small businesses would carry incremental costs in terms of profit loss.

It is anticipated that retailers (vape shops in Canada, except those in British Columbia and Nova Scotia, and G&C stores in Canada, except those in Ontario) would also experience profit losses because they would no longer be able to sell vaping products above 20 mg/mL nicotine once these proposed Regulations come into force.

The total costs are estimated at \$290,567,797 PV over 30 years (or \$23,415,814 annually). The incremental cost per impacted small business is therefore estimated at \$34,476 PV over 30 years (or \$2,778 annually).

In developing the proposed Regulations, approaches that balance the minimization of regulatory burden on business with the protection of youth from inducements to use vaping products were considered. Most businesses sell vaping products with 20 mg/mL nicotine or below and the majority of adult vapers use these products. Hence, the proposed Regulations were deemed as an appropriate

et 3 % pour la Nouvelle-Écosse) du marché canadien (en valeur). En raison du manque de données sur le nombre de fabricants et d'importateurs en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse, une part de marché (en valeur) de 15,5 % est utilisée comme indicateur du nombre d'entreprises dans ces provinces.

#### Coûts supplémentaires pour l'ensemble des petites entreprises de l'industrie du vapotage

On s'attend à ce qu'environ 8 428 petites entreprises, dont des fabricants (99 %), des importateurs (80 %), des vapoteriers (75 %) et des stations-service et dépanneurs (63 %) de partout au Canada, à l'exception de la Colombie-Britannique, de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario (des stations-service et dépanneurs) aient à encourir des coûts supplémentaires en raison de l'élimination des stocks restants de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine. Ces stocks ne pourront pas être distribués ou vendus après la mise en œuvre du projet de règlement. Les petites entreprises pourraient également subir une perte de profits si des consommateurs adultes décident de cesser complètement d'utiliser des produits de vapotage plutôt que de se tourner vers des produits contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins après la mise en œuvre du règlement.

Après la mise en œuvre du projet de règlement, la vente de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine serait interdite. Les petits fabricants et les petits importateurs pourraient perdre des ventes en raison des consommateurs adultes de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine qui préféreraient ne pas passer à des produits contenant 20 mg/mL ou moins et de la diminution du nombre d'adultes qui opteraient pour les produits de vapotage, ce qui se traduirait par des coûts supplémentaires pour ces petites entreprises en perte de profits.

On s'attend à ce que les détaillants (vapoteriers au Canada, sauf celles de la Colombie-Britannique, et de la Nouvelle-Écosse, et les stations-service et dépanneurs au Canada, sauf ceux en Ontario) subissent eux aussi des pertes de profits, étant donné qu'ils ne pourront plus vendre de produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine une fois le projet de règlement en vigueur.

Le coût total est évalué à 290 567 797 \$ (VA) sur 30 ans (ou 23 415 814 \$ par année). Le coût supplémentaire par petite entreprise touchée est donc évalué à 34 476 \$ (VA) sur 30 ans (ou 2 778 \$ par année).

Lors de l'élaboration du projet de règlement, on a envisagé des approches qui concilient la réduction du fardeau réglementaire pour les entreprises et la protection des jeunes contre les incitations à utiliser des produits de vapotage. La plupart des entreprises vendent des produits de vapotage contenant 20 mg/mL de nicotine ou moins et la majorité des vapoteurs adultes utilisent ces produits.

option that would minimize impact on adult vapers and their access to these vaping products at retail.

#### Flexible option

It is estimated that the proposed Regulations will affect 8 428 small businesses, which are composed mostly of small manufacturers, vape shops and G&C stores.

Providing additional time for small businesses to comply with the proposed Regulations was considered. However, a delayed implementation period for small businesses was deemed counter-effective in addressing the youth vaping problem. Therefore, a flexible option was not developed.

Small business lens analysis — Costs to all impacted small businesses in vaping industry

#### Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 8 428  
 Number of years: 30 (from 2021 to 2050)  
 Base year for costing: 2019  
 Present value base year: 2021  
 Discount rate: 7%

**Table 8: Compliance costs**

Activity	Annualized Value	Present Value
Costs of disposing remaining stocks	\$3,017,919	\$37,449,475
Costs in terms of profit loss	\$20,397,895	\$253,118,322
<b>Total</b>	<b>\$23,415,814</b>	<b>\$290,567,797</b>

**Table 9: Administrative costs**

Activity	Annualized Value	Present Value
None	\$0	\$0
<b>Total administrative cost</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>

**Table 10: Total compliance and administrative costs**

Totals	Annualized Value	Present Value
<b>Total cost (all impacted small businesses)</b>	<b>\$23,415,814</b>	<b>\$290,567,797</b>
<b>Cost per impacted small business</b>	<b>\$2,778</b>	<b>\$34,476</b>

Par conséquent, on juge que le projet de règlement offre une option viable qui minimiserait les répercussions sur les vapoteurs adultes et leur accès à ces produits de vapotage au détail.

#### Option flexible

Le projet de règlement devrait avoir une incidence sur 8 428 petites entreprises, principalement des petits fabricants, des vapoteries et des stations-service et dépanneurs.

Il a été envisagé d'accorder plus de temps aux petites entreprises pour qu'elles se conforment au projet de règlement. Cependant, le report de la mise en œuvre ferait plus de tort que de bien dans la lutte contre le vapotage chez les jeunes. Une option flexible n'a donc pas été élaborée.

Analyse de la lentille des petites entreprises — Coûts pour toutes les petites entreprises touchées dans l'industrie du vapotage

#### Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 8 428  
 Nombre d'années : 30 ( de 2021 à 2050)  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019  
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2021  
 Taux d'actualisation : 7 %

**Tableau 8 : Coûts de conformité**

Activité	Moyenne annualisée	Valeur actuelle
Coûts de l'élimination des stocks restants	\$3,017,919	\$37,449,475
Coûts en perte de profits	\$20,397,895	\$253,118,322
<b>Total</b>	<b>\$23,415,814</b>	<b>\$290,567,797</b>

**Tableau 9 : Coûts administratifs**

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Aucune	\$0	\$0
<b>Total des coûts administratifs</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>

**Tableau 10 : Total des coûts administratifs et de conformité**

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
<b>Coût total (toutes les petites entreprises touchées)</b>	<b>\$23,415,814</b>	<b>\$290,567,797</b>
<b>Coût pour chaque petite entreprise touchée</b>	<b>\$2,778</b>	<b>\$34,476</b>

### *One-for-one rule*

There is no administrative burden on businesses that would result from the proposal; therefore, the one-for-one rule does not apply.

### *Regulatory cooperation and alignment*

#### Provincial and territorial legislation

To date, three provinces have regulated the sale of vaping products based on nicotine content. In Ontario, vaping products above 20 mg/mL nicotine can only be sold in specialty vape stores where youth do not have access. Nova Scotia and British Columbia prohibit the sale of vaping products above 20 mg/mL nicotine.

#### International

Article 20 of the *Tobacco Products Directive* 2014/40/EU of the European Union imposes an upper limit of 20 mg/mL on the concentration of nicotine in vaping products.

Iceland, Israel, Moldova, Saudi Arabia and the United Kingdom have also adopted an upper limit of 20 mg/mL of nicotine in vaping products. South Korea has an upper limit of 10 mg/mL of nicotine in vaping products.

There is currently no restriction on the nicotine concentration of vaping products at the federal level in the United States.

The proposed Regulations would align with the limit on nicotine-containing vaping products set out in the above-mentioned jurisdictions, except for South Korea and the United States.

### *Strategic environmental assessment*

A preliminary scan conducted in accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* concluded that a strategic environmental assessment was not required.

### *Gender-based analysis plus*

Canadians use and experience vaping products in different ways. Therefore, the proposed Regulations could impact particular groups of Canadians differently, on the basis of age, sex, gender, mental health, substance use, socioeconomic status and other factors. This is related to smoking prevalence and health disparity, current and potential vaping prevalence among different populations

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au projet de règlement, car il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

#### Lois provinciales et territoriales

Jusqu'à maintenant, trois provinces réglementent la vente des produits de vapotage en fonction de leur teneur en nicotine. En Ontario, les produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine peuvent uniquement être vendus dans les vapoterie dont l'accès est interdit aux jeunes. La Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique interdisent la vente des produits de vapotage contenant plus de 20 mg/mL de nicotine.

#### À l'échelle internationale

L'article 20 de la *Directive sur les produits du tabac* 2014/40/UE de l'Union européenne impose une limite supérieure de 20 mg/mL pour la concentration en nicotine des produits de vapotage.

L'Islande, Israël, la Moldova, l'Arabie saoudite et le Royaume-Uni ont eux aussi adopté une limite supérieure de 20 mg/mL de nicotine dans les produits de vapotage. En Corée du Sud, la limite supérieure est de 10 mg/mL.

Il n'existe actuellement aucune restriction sur la concentration en nicotine des produits de vapotage à l'échelon fédéral aux États-Unis.

Le projet de règlement serait conforme à la limite visant les produits de vapotage contenant de la nicotine établie dans les pays susmentionnés, à l'exception de la Corée du Sud et des États-Unis.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Selon l'analyse préliminaire effectuée conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, il n'est pas nécessaire de mener une évaluation environnementale stratégique.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

L'expérience des Canadiens à l'égard des produits de vapotage et l'utilisation qu'ils en font varient. Par conséquent, le projet de règlement pourrait avoir une incidence différente sur des groupes particuliers de Canadiens, en fonction de l'âge, du sexe, du genre, de l'état de santé mentale, de la consommation de substances, de la situation socioéconomique et d'autres facteurs. Il y a un lien avec la

and the way in which nicotine is metabolized by different groups.

#### Sex differences relating to youth vaping

Data from the CSTADS 2018-2019<sup>36</sup> on past-30-day use of e-cigarettes also show no statistically significant difference in prevalence between male (21%) and female (19%) students.

#### Genetic differences in nicotine metabolism

There are genetic variations in the population that affect the rate of nicotine metabolism,<sup>37</sup> which results in different levels of nicotine dependence. For example, women generally metabolize nicotine faster than men, youth metabolize nicotine faster than adults, and certain groups, including some North American Indigenous populations, typically metabolize nicotine faster than others, including Black and Asian people.

#### Other vulnerable population groups

In general, older adolescents / young adults are more likely to try vaping products than older adults are. The 2019 CTNS data indicates that the prevalence of vaping in Canada was 36% among youth aged 15 to 19, 48% among young adults aged 20 to 24, and 12% among adults aged 25 years and older.

Vaping product use by youth can result in a dependence on nicotine and an increased risk of tobacco use. The proposed Regulations are expected to contribute to reducing the appeal of vaping products for youth. However, the reasons youth vape are not uniform. The most commonly reported reasons for vaping among youth who used a vaping product in the past 30 days were curiosity (29%), because they enjoyed it (29%), and to reduce stress (21%). The proposed Regulations may differentially impact youth depending on the reason they vape, as well as their relative dependence on nicotine.

Certain groups of Canadians have smoking rates that are considerably higher than that of the general population, including those with lower household incomes, with less

prévalence du tabagisme et les disparités sur le plan de la santé, la prévalence actuelle et potentielle du vapotage dans différentes populations et la manière dont la nicotine est métabolisée par différents groupes.

#### Différences selon le sexe dans le vapotage chez les jeunes

Les données de l'ECTADE de 2018-2019<sup>36</sup> sur l'utilisation des cigarettes électroniques au cours des 30 derniers jours ne révèlent aucune différence statistiquement significative dans la prévalence entre les élèves de sexe masculin (21 %) et les élèves de sexe féminin (19 %).

#### Différences génétiques dans le métabolisme de la nicotine

Il existe des variations génétiques au sein de la population qui influent sur le métabolisme de la nicotine<sup>37</sup>, ce qui entraîne différents niveaux de dépendance à la nicotine. Par exemple, les femmes métabolisent en général la nicotine plus rapidement que les hommes, les jeunes la métabolisent plus rapidement que les adultes, et certains groupes, dont certaines populations autochtones de l'Amérique du Nord, la métabolisent généralement plus rapidement que d'autres, comme les Noirs et les Asiatiques.

#### Autres groupes de la population vulnérables

En général, les adolescents plus âgés et les jeunes adultes sont plus susceptibles d'essayer les produits de vapotage que les adultes plus âgés. Selon les données de l'ECTN de 2019, la prévalence chez les Canadiens ayant déjà utilisé un produit de vapotage était de 36 % chez les jeunes de 15 à 19 ans, de 48 % chez les jeunes adultes de 20 à 24 ans et de 12 % chez les adultes de 25 ans et plus.

L'utilisation de produits de vapotage par les jeunes peut entraîner une dépendance à la nicotine et un risque accru de tabagisme. Le règlement proposé devrait contribuer à réduire l'attrait des produits de vapotage pour les jeunes. Cependant, les jeunes ne vapotent pas tous pour les mêmes raisons. Les raisons les plus souvent citées par les jeunes qui avaient utilisé un produit de vapotage au cours des 30 derniers jours étaient la curiosité (29 %), pour le plaisir (29 %) et pour réduire le stress (21 %). Le projet de règlement pourrait avoir une incidence différente sur les jeunes selon la raison pour laquelle ils vapotent, ainsi que leur dépendance relative à la nicotine.

Dans certains groupes de la population canadienne, les taux de tabagisme sont beaucoup plus élevés que dans la population générale, y compris dans les groupes ayant un

<sup>36</sup> [Canadian Student Tobacco Alcohol Drugs Survey 2018-2019](#)

<sup>37</sup> Nicotine metabolism can be defined as the breakdown of nicotine, i.e. metabolism results in the removal of nicotine from the bloodstream.

<sup>36</sup> [Enquête canadienne sur le tabac, l'alcool et les drogues chez les élèves 2018-2019](#)

<sup>37</sup> Le métabolisme de la nicotine peut être défini comme la décomposition de la nicotine; c'est-à-dire que le métabolisme entraîne l'élimination de la nicotine présente dans le sang.

education, and with mental health and substance use challenges. Strategies that reduce smoking disparity will contribute to narrowing health inequalities and to reducing the overall burden of tobacco use in Canada. Targeted actions will help to ensure no one is left behind in Canada's efforts to reach less than 5% tobacco use by 2035. In particular, the prevalence of smoking among Indigenous peoples is approximately 2 to 5 times higher than among non-Indigenous peoples in Canada, while the smoking prevalence among LGBTQ+ persons is estimated to be in the 24% to 45% range across different groups. Prevalence is also higher in certain trades: according to the 2017 Canadian Community Health Survey, close to 3 in 10 workers in the construction field or in the mining, quarrying, and oil or gas extraction fields smoked cigarettes (both 29%). This is followed closely by workers in the accommodation and food services industry, where 26% of workers in this field reported smoking.

The uptake and sustained use of vaping products by youth and non-users of tobacco products in these vulnerable groups may exacerbate the inequalities if they develop a nicotine addiction and progress to smoking. Alternatively, people who smoke in these vulnerable groups could have the potential to reduce health inequalities if they completely switch to vaping. However, there is limited data on vaping product use among these populations in Canada. Health Canada will continue to monitor the population and health inequality impacts of tobacco use. Efforts will continue by Health Canada, the Public Health Agency of Canada and Indigenous Services Canada to reach these groups with higher rates of smoking through increased resources in tobacco programs.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The proposed Regulations would be made pursuant to the powers of both the TVPA and the CCPSA: the TVPA to establish a new maximum nicotine concentration of 20 mg/mL in vaping products intended for the domestic market, and the CCPSA to amend the VPLPR and align with this limit for products intended for the domestic market, while continuing to prohibit a nicotine concentration of 66 mg/mL or more in products intended for export. The provisions would come into force on the 15th day after the day on which the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Compliance promotion and outreach activities (including notices) aimed at informing manufacturers, importers,

faible revenu familial, étant peu scolarisés ou ayant des problèmes de santé mentale ou de consommation de substances. Les stratégies visant à atténuer les disparités sur le plan du tabagisme contribueront à réduire les inégalités en santé ainsi que le fardeau global du tabagisme au Canada. Des mesures ciblées permettront de veiller à ce que personne ne soit laissé pour compte dans les efforts du Canada pour atteindre un taux de tabagisme de moins de 5 % d'ici 2035. Plus particulièrement, la prévalence du tabagisme chez les Autochtones est de 2 à 5 fois plus élevée que pour le reste de la population canadienne, alors que la prévalence du tabagisme chez les personnes LGBTQ+ est évaluée entre 24 % et 45 % dans les différents groupes. La prévalence est également plus élevée dans certains métiers. Selon l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes de 2017, près de 3 travailleurs sur 10 dans le secteur de la construction ou dans les secteurs de l'extraction minière, de l'exploitation en carrière et de l'extraction de pétrole et de gaz fumaient la cigarette (29 % dans les deux cas). Ils sont suivis de près par les travailleurs du secteur de l'hébergement et des services de restauration (26 %).

L'adoption et l'utilisation soutenue des produits de vapotage par les jeunes et les non-utilisateurs de produits du tabac dans ces groupes vulnérables pourraient exacerber les inégalités s'ils venaient à développer une dépendance à la nicotine et à fumer. À l'inverse, les personnes qui fument dans ces groupes vulnérables pourraient réduire les inégalités sur le plan de la santé s'ils venaient à délaisser la cigarette au profit des produits de vapotage. Il existe toutefois peu de données sur l'usage des produits de vapotage dans ces populations au Canada. Santé Canada continuera à surveiller les effets du tabagisme sur la population et les inégalités en santé. Santé Canada, l'Agence de la santé publique du Canada et Services aux Autochtones Canada poursuivront leurs efforts pour atteindre ces groupes caractérisés par des taux de tabagisme plus élevés en affectant davantage de ressources aux programmes antitabac.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le projet de règlement serait pris en vertu des pouvoirs conférés par la LTPV et par la LCSPC : la LTPV pour établir une nouvelle concentration maximale en nicotine de 20 mg/mL dans les produits de vapotage destinés au marché intérieur, et la LCSPC pour modifier le REEPV pour que cette même limite soit appliquée aux produits destinés au marché intérieur, tout en maintenant l'interdiction d'une concentration en nicotine de 66 mg/mL ou plus dans les produits de vapotage destinés à l'exportation. Les dispositions entreraient en vigueur le 15<sup>e</sup> jour suivant la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Des activités de promotion de la conformité et de sensibilisation (y compris des avis) visant à informer les

distributors and retailers of vaping products would take place to increase awareness of the measures set out in the proposal and to assist parties in achieving compliance.

The Government of Canada would actively monitor compliance throughout the supply chain, including manufacturers, importers, distributors and retailers. This would occur through sampling vaping products and testing nicotine concentration using the prescribed method. If federal inspectors have reasonable grounds to believe that the proposed Regulations have been contravened, appropriate measures would be taken under the authorities of the TVPA, which could include warning letters, compliance plans, seizures, and prosecution. Compliance and enforcement strategies will be consistent with the current overall approach to other prohibitions set out in the TVPA.

The penalties for not complying with the proposed Regulations when they come into force are set out under Part VI of the TVPA. Every manufacturer who would contravene section 7.2 of the TVPA by manufacturing or selling a vaping product containing over 20 mg/mL nicotine, contrary to the proposed Regulations, would be guilty of an offence and liable (a) on summary of conviction to a fine not exceeding \$500,000 or to imprisonment for a term not exceeding one year, or to both, or (b) on conviction on indictment to a fine not exceeding \$1,000,000 or to imprisonment for a term not exceeding two years, or to both (see subsection 43(1) of the TVPA).

Every person who would contravene section 30.45 of the TVPA by packaging a vaping product in a package displaying a nicotine concentration statement indicating a concentration of nicotine above 20 mg/mL or selling a vaping product packaged this way would be guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$500,000 or to imprisonment for a term not exceeding two years, or to both (see section 47 of the TVPA).

Violations to section 49 of the VPLPR for exceeding the 66 mg/mL nicotine concentration limit in vaping products intended for export are, and would continue to be, assessed under the CCPSA. The penalties for not complying with the related amendments to the VPLPR when they come into force are set out in subsection 41(1) of the CCPSA. Enforcement actions under the CCPSA may include a voluntary commitment to product correction by industry, negotiation with industry for the voluntary removal of non-compliant products from the market, seizure, orders for recall or other measures, administrative monetary penalties, and possible prosecution.

fabricants, les importateurs, les distributeurs et les détaillants de produits de vapotage seraient menées pour mieux faire connaître les mesures énoncées dans le projet et aider les parties à se conformer.

Le gouvernement du Canada surveillerait activement la conformité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, notamment les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les détaillants. Pour ce faire, on procéderait à l'échantillonnage de produits de vapotage et à l'analyse pour en déterminer la concentration en nicotine à l'aide de la méthode prescrite. Si les inspecteurs fédéraux ont des motifs raisonnables de croire que le Règlement n'est pas respecté, des mesures appropriées seraient prises en vertu de la LTPV, comme des lettres d'avertissement, des plans de conformité, des saisies, voire des poursuites. Les stratégies de conformité et d'application seraient conformes à l'approche globale actuellement utilisée relativement à d'autres interdictions prévues dans la LTPV.

Les peines prévues en cas de non-respect du projet de règlement après son entrée en vigueur sont énoncées dans la partie VI de la LTPV. Le fabricant qui contrevenirait à l'article 7.2 de la LTPV en fabriquant ou en vendant un produit de vapotage dont la concentration en nicotine est supérieure à 20 mg/mL commettrait une infraction et serait passible, sur déclaration de culpabilité a) par procédure sommaire, d'une amende maximale de 500 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines, ou b) par mise en accusation, d'une amende maximale de 1 000 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de deux ans, ou de l'une de ces peines [voir le paragraphe 43(1) de la LTPV].

Toute personne qui contrevenirait à l'article 30.45 de la LTPV en emballant un produit de vapotage dans un emballage sur lequel figure un énoncé indiquant une concentration en nicotine supérieure à 20 mg/mL, ou en vendant un produit de vapotage ainsi emballé, commettrait une infraction et serait passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 500 000 \$ et d'une peine d'emprisonnement maximale de deux ans, ou de l'une de ces peines (voir l'article 47 de la LTPV).

Les infractions à l'article 49 du LTPV pour dépassement de la limite de concentration en nicotine de 66 mg/mL dans les produits de vapotage destinés à l'exportation sont évaluées, et continueraient à l'être, en vertu de la LCSPC. Les peines prévues en cas de non-respect des modifications connexes qui seraient apportées au REEPV, une fois en vigueur, sont énoncées au paragraphe 41(1) de la LCSPC. Les mesures d'application de la LCSPC peuvent comprendre un engagement volontaire de l'industrie à corriger le produit, des négociations avec l'industrie en vue du retrait volontaire des produits non conformes du marché, une saisie, des ordonnances de rappel ou d'autres mesures, des sanctions administratives pécuniaires, voire des poursuites.



The proposed Regulations do not relate to providing a service to the public or to industry; therefore, there are no service standards associated with the proposal.

### Contact

Mr. Mathew Cook  
 Manager  
 Scientific Regulations Division  
 Tobacco Products Regulatory Office  
 Tobacco Control Directorate  
 Controlled Substances and Cannabis Branch  
 Health Canada  
 Address Locator 0301A  
 150 Tunney's Pasture Driveway  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0K9  
 Email: [hc.pregs.sc@canada.ca](mailto:hc.pregs.sc@canada.ca)

Le projet de règlement ne vise pas la prestation d'un service au public ou à l'industrie; il n'y a donc aucune norme de service associée au projet.

### Personne-ressource

Monsieur Mathew Cook  
 Gestionnaire  
 Division de la réglementation scientifique  
 Bureau de la réglementation des produits du tabac  
 Direction de la lutte au tabagisme  
 Direction générale des substances contrôlées et du cannabis  
 Santé Canada  
 Indice de l'adresse 0301A  
 150, promenade du Pré Tunney  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0K9  
 Courriel : [hc.pregs.sc@canada.ca](mailto:hc.pregs.sc@canada.ca)

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations* pursuant to

- (a) sections 7.8<sup>a</sup> and 33<sup>b</sup> of the *Tobacco and Vaping Products Act*<sup>c</sup>; and
- (b) section 37<sup>d</sup> of the *Canada Consumer Product Safety Act*<sup>e</sup>.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Tobacco Products Regulatory Office, Tobacco Control Directorate, Controlled Substances and Cannabis Branch, Health Canada, 150 Tunney's Pasture Driveway, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: [hc.pregs.sc@canada.ca](mailto:hc.pregs.sc@canada.ca)).

Ottawa, December 10, 2020

Julie Adair  
 Assistant Clerk of the Privy Council

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil se propose de prendre le *Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage*, ci-après, en vertu :

- a) des articles 7.8<sup>a</sup> et 33<sup>b</sup> de la *Loi sur le tabac et les produits de vapotage*<sup>c</sup>;
- b) de l'article 37<sup>d</sup> de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*<sup>e</sup>.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au Bureau de la réglementation des produits du tabac, Direction de la lutte au tabagisme, Direction générale des substances contrôlées et du cannabis, Santé Canada, 150, promenade du pré Tunney, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : [hc.pregs.sc@canada.ca](mailto:hc.pregs.sc@canada.ca)).

Ottawa, le 10 décembre 2020

La greffière adjointe du Conseil privé  
 Julie Adair

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 9, s. 12

<sup>b</sup> S.C. 2018, c. 9, s. 44

<sup>c</sup> S.C. 1997, c. 13; S.C. 2018, c. 9, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 67

<sup>e</sup> S.C. 2010, c. 21

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 9, art. 12

<sup>b</sup> L.C. 2018, ch. 9, art. 44

<sup>c</sup> L.C. 1997, ch. 13; L.C. 2018, ch. 9, art. 2

<sup>d</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 67

<sup>e</sup> L.C. 2010, ch. 21

## Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations

### Definitions

#### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Tobacco and Vaping Products Act*. (*Loi*)

**vaping substance** has the meaning assigned by paragraph (d) of the definition *vaping product* in section 2 of the Act. (*substance de vapotage*)

### Application

#### Retail sale — vaping products

**2 (1)** These Regulations apply to every vaping product that is intended for retail sale in Canada.

#### Other means of furnishing — vaping products

**(2)** These Regulations also apply to every vaping product that is intended to be furnished in Canada by any means other than retail sale.

#### Non-application

**3** These Regulations do not apply to a vaping product that is the subject of an authorization, including a licence, issued under the *Food and Drugs Act* authorizing its sale.

### Nicotine Concentration

#### Standard — maximum nicotine concentration

**4 (1)** For the purposes of section 7.2 of the Act, a vaping product must not contain nicotine in a concentration that exceeds 20 mg/mL when the vaping substance is tested using the International Organization for Standardization standard ISO 20714, entitled *E-liquid — Determination of nicotine, propylene glycol and glycerol in liquids used in electronic nicotine delivery devices — Gas chromatographic method*, as amended from time to time.

#### Conversion of units of measure

**(2)** The nicotine concentration expressed in mg/mL must be obtained by multiplying the results of the test conducted in accordance with ISO 20714, expressed in mg/g, by the density of the vaping substance, expressed in g/mL.

## Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage

### Définitions

#### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**Loi** La *Loi sur le tabac et les produits de vapotage*. (*Act*)

**substance de vapotage** *Produit de vapotage* au sens de l'alinéa d) de la définition de ce terme à l'article 2 de la Loi. (*vaping substance*)

### Champ d'application

#### Vente au détail — produits de vapotage

**2 (1)** Le présent règlement s'applique à tout produit de vapotage destiné à la vente au détail au Canada.

#### Autres formes de fourniture — produits de vapotage

**(2)** Le présent règlement s'applique aussi à tout produit de vapotage destiné à être fourni, au Canada, de toute autre façon que la vente au détail.

#### Non-application

**3** Le présent règlement ne s'applique pas aux produits de vapotage qui sont visés par une autorisation, notamment une licence, délivrée sous le régime de la *Loi sur les aliments et drogues* qui en permet la vente.

### Concentration en nicotine

#### Norme — concentration en nicotine maximale

**4 (1)** Pour l'application de l'article 7.2 de la Loi, un produit de vapotage ne peut contenir de nicotine en une concentration supérieure à 20 mg/mL lorsque la substance de vapotage est soumise à un essai effectué selon la norme ISO 20714 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *E-liquide — Détermination de la teneur en nicotine, propylène glycol et glycérol dans les liquides utilisés avec les systèmes électroniques de délivrance de nicotine — Méthode par chromatographie en phase gazeuse*, avec ses modifications successives.

#### Conversion des unités de mesure

**(2)** La concentration en nicotine exprimée en mg/mL est obtenue en multipliant le résultat de l'essai effectué selon la norme ISO 20714, exprimé en mg/g, par la densité de la substance de vapotage, exprimée en g/mL.

**Interpretation — vaping substance**

**(3)** For the purposes of these Regulations, a reference to “e-liquid” in ISO 20714 must be read as a reference to “vaping substance”.

**Prohibitions — packaging and sale**

**5** For the purposes of section 30.45 of the Act, a vaping product must not be packaged or sold in a package that displays a nicotine concentration statement referred to in section 5 of the *Vaping Products Labelling and Packaging Regulations* that indicates that the concentration of nicotine in the vaping substance exceeds 20 mg/mL.

## Consequential Amendment

Canada Consumer Product Safety Act

Vaping Products Labelling and Packaging Regulations

**6** Section 49 of the *Vaping Products Labelling and Packaging Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**Maximum nicotine concentration**

**49** Subject to the *Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations*, a vaping product must not contain nicotine in a concentration of 66 mg/mL or more.

## Coming into Force

**15th day after publication**

**7** These Regulations come into force on the 15th day after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**Précision — substance de vapotage**

**(3)** Pour l'application du présent règlement, la mention « e-liquide » dans la norme ISO 20714 vaut mention de « substance de vapotage ».

**Interdictions — emballage et vente**

**5** Pour l'application de l'article 30.45 de la Loi, un produit de vapotage ne peut être emballé ou vendu dans un emballage sur lequel figure un énoncé sur la concentration en nicotine, visé à l'article 5 du *Règlement sur l'étiquetage et l'emballage des produits de vapotage*, qui indique que la concentration en nicotine de la substance de vapotage est supérieure à 20 mg/mL.

## Modification corrélative

Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation

Règlement sur l'étiquetage et l'emballage des produits de vapotage

**6** L'article 49 du *Règlement sur l'étiquetage et l'emballage des produits de vapotage*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**Concentration en nicotine maximale**

**49** Sous réserve du *Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage*, aucun produit de vapotage ne peut contenir de nicotine en une concentration de 66 mg/mL ou plus.

## Entrée en vigueur

**Quinzième jour suivant la publication**

**7** Le présent règlement entre en vigueur le quinzième jour suivant la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

<sup>1</sup> SOR/2019-353

<sup>1</sup> DORS/2019-353

## Regulations Amending the Hazardous Products Regulations (GHS, Seventh Revised Edition)

**Statutory authority**  
*Hazardous Products Act*

**Sponsoring department**  
Department of Health

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations or the Order.)*

#### Executive summary

**Issues:** Under the Canada–United States Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan, Canada has an international commitment to align the *Hazardous Products Regulations* with the seventh revised edition of the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS). Adopting the seventh revised edition of the GHS would provide increased worker health and safety benefits and worker protections. There are also several issues that have been identified by Health Canada and stakeholders since the *Hazardous Products Regulations* came into force in February 2015. Health Canada is therefore proposing to amend the *Hazardous Products Regulations* to align with the seventh revised edition of the GHS, provide greater clarity or additional precision regarding certain specific provisions, amend specific provisions to better reflect their original intent, and address administrative updates.

**Description:** The amendments required to align with the seventh revised edition of the GHS include modifications to several definitions, the adoption of a new hazard category for non-flammable aerosols and new subcategories for Flammable Gases, the addition of a new test procedure for Oxidizing Solids, and modifications to Schedule 1 to the *Hazardous Products Regulations* to update the information elements required to be provided on safety data sheets.

## Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (SGH, septième édition révisée)

**Fondement législatif**  
*Loi sur les produits dangereux*

**Ministère responsable**  
Ministère de la Santé

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement ni du Décret.)*

#### Résumé

**Enjeux :** Au titre du Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, le Canada a pris l'engagement international d'harmoniser le *Règlement sur les produits dangereux* avec la septième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) des Nations Unies. L'adoption des dispositions de la septième édition révisée du SGH apporterait aux travailleurs des avantages accrus en matière de santé, de sécurité et de protection. De plus, Santé Canada et divers intervenants ont relevé plusieurs problèmes dans le *Règlement sur les produits dangereux* depuis son entrée en vigueur en février 2015. Par conséquent, Santé Canada propose que la modification du *Règlement sur les produits dangereux* soit conforme à la septième édition révisée du SGH, qu'elle clarifie et précise certaines dispositions particulières, qu'elle fasse en sorte que certaines dispositions particulières correspondent mieux à leur intention originale et qu'elle reflète certaines mises à jour administratives.

**Description :** Les modifications requises pour le respect de la septième édition révisée du SGH comprennent la modification de plusieurs définitions, l'adoption d'une nouvelle catégorie de danger, celle des aérosols ininflammables, et de nouvelles sous-catégories pour les gaz inflammables, l'ajout d'une nouvelle procédure d'épreuve pour les matières solides comburantes et la modification de l'annexe 1 du *Règlement sur les produits dangereux* afin que soient mis à jour les éléments d'information devant être fournis dans les fiches de données de sécurité.

The other proposed regulatory amendments are very diverse in nature and address issues identified by the Department and stakeholders. These proposed amendments include clarifications and modifications to existing provisions relating to the classification of hazardous products in the physical and health hazard classes. There are also clarifications and adjustments with regard to hazard communication elements required on labels and safety data sheets, as well as administrative updates to the *Hazardous Products Regulations*.

**Rationale:** The proposed amendments would enable Canada to meet its international commitment under the Canada–United States Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan. Moreover, the amendments would permit the continued use of one label and one safety data sheet per workplace hazardous product to meet the hazard communication requirements of both countries, subject to Canada’s legal and health and safety frameworks, including official languages requirements. It is expected that there would be a one-time implementation cost for industry during the first two years after the proposed amendments come into force. The cost-benefit analysis identified that the monetized costs of the proposal have a present value of \$52.0 million over ten years (\$7.4 million annualized average).

Amending the *Hazardous Products Regulations* to align with the seventh revised edition of the GHS would also result in qualitative health and safety benefits to Canadian workers as a result of the more comprehensive and more detailed health and safety information to be provided to workers.

Stakeholders (i.e. representatives of suppliers, employers, worker organizations, and federal, provincial and territorial occupational safety and health government agencies) have been consulted on the proposed amendments. All stakeholder groups expressed support for the regulatory proposal, indicating that they are in favour of continuing to maintain alignment with the United States, provided that worker health and safety benefits and protections are maintained or increased and that the timing of the coming into force of the amended regulations is aligned with that of the United States, to the extent possible.

Les autres modifications réglementaires proposées sont de nature très variées et règlent les problèmes relevés par le Ministère et divers intervenants. Parmi celles-ci, il y a la clarification et la modification de dispositions existantes au sujet de la classification des produits dangereux dans les classes de danger physique et de danger pour la santé, des clarifications et des rectifications au sujet des éléments de communication exigés sur les étiquettes et dans les fiches de données de sécurité au sujet des dangers, ainsi que des mises à jour administratives du *Règlement sur les produits dangereux*.

**Justification :** Les modifications proposées permettraient au Canada de respecter l’engagement international pris au titre du Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. En outre, les modifications permettraient, afin de répondre aux exigences de communication des dangers des deux pays, l’utilisation continue d’une seule étiquette et d’une seule fiche de données de sécurité par produit dangereux en milieu de travail, sous réserve des cadres juridique et de santé et de sécurité du Canada, y compris les exigences en matière des langues officielles. L’industrie aurait à assumer des coûts ponctuels de mise en œuvre pendant les deux premières années suivant l’entrée en vigueur des modifications proposées. L’analyse coûts-avantages a permis de constater que les coûts monétaires de la proposition correspondent à une valeur actualisée de 52 millions de dollars sur dix ans (soit une moyenne annualisée de 7,4 millions de dollars).

La modification du *Règlement sur les produits dangereux* en vue de l’harmonisation avec la septième édition révisée du SGH entraînerait également des avantages sur le plan qualitatif pour les travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité en raison des renseignements de santé et de sécurité plus complets et détaillés que recevraient les travailleurs.

Les intervenants (c’est-à-dire les représentants des fournisseurs, des employeurs, des associations de travailleurs et des organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux de santé et de sécurité au travail) ont été consultés au sujet des modifications proposées. Tous les groupes d’intervenants ont déclaré qu’ils appuyaient le projet de règlement, indiquant qu’ils étaient favorables au maintien de l’harmonisation avec les États-Unis, dans la mesure où les avantages et la protection des travailleurs en matière de santé et de sécurité seraient maintenus ou accrus et dans la mesure où le moment de l’entrée en vigueur du Règlement modifié correspondrait à l’entrée en vigueur de la nouvelle norme américaine, dans la mesure du possible.

## Issues

On February 11, 2015, the *Hazardous Products Regulations* and the amendments to the *Hazardous Products Act* incorporating the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), fifth revised edition, for workplace hazardous products, came into force. This fulfilled the Canada–United States Regulatory Cooperation Council commitment to align and synchronize implementation of common classification and labelling requirements for workplace hazardous products.

The GHS is continually revised by the United Nations every two years. Since the publication of the *Hazardous Products Regulations*, updates and improvements have been made to the GHS. The seventh revised edition was published in 2017 and it includes the updates made to the GHS in its sixth and seventh revised editions. The updates made to the GHS between the fifth and seventh revised editions include revised criteria for the classification of Flammable Gases, amended definitions of terms used in some health hazard classes, new information elements required on safety data sheets, and additional or revised precautionary statements for certain hazard classes and categories or subcategories. The seventh revised edition provides increased worker health and safety benefits and protections compared to the fifth revised edition, as it allows for more precise classifications of some products (for example Flammable Gas products), and for workplace hazardous products in general. It also provides more comprehensive and more detailed information on labels and safety data sheets. Incorporating the seventh revised edition in Canada would allow workers to better protect themselves against the hazards posed by products that they use and handle in their workplaces.

Under the Canada–United States Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan, one of the objectives of the Work Plan for workplace hazardous products is to coordinate the adoption of updates to the GHS. To achieve this international commitment, Canada and the United States (U.S.) have publicly committed to coordinate, to the extent possible, amendments to their respective regulations and align them with the seventh revised edition of the GHS. Coordinated amendments would avoid the economic costs of misalignment.

As announced in spring 2020 at the website of the [U.S. Office of Information and Regulatory Affairs](#) and the [Office of Management and Budget](#), the United States are amending their Hazard Communication Standard to adopt the seventh revised edition of the GHS. Therefore,

## Enjeux

Le 11 février 2015, sont entrés en vigueur le *Règlement sur les produits dangereux* et les modifications de la *Loi sur les produits dangereux* qui avaient pour but l'intégration des dispositions de la cinquième édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) au sujet des produits dangereux en milieu de travail. Cela correspondait à un engagement du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation à harmoniser et à synchroniser la mise en œuvre d'exigences communes de classification et d'étiquetage concernant les produits dangereux en milieu de travail.

Les Nations Unies revoient le SGH tous les deux ans. Depuis la publication du *Règlement sur les produits dangereux*, le SGH a été mis à jour et modifié. La septième édition révisée a paru en 2017. Elle comprend les mises à jour apportées au SGH dans ses sixième et septième éditions révisées. La mise à jour du SGH, de la cinquième à la septième édition révisée, a consisté en une révision des critères de classification des gaz inflammables, la modification de la définition des termes utilisés dans certaines classes de danger pour la santé, l'ajout de nouveaux éléments d'information obligatoires dans les fiches de données de sécurité et l'ajout ou la révision de conseils de prudence pour certaines classes, catégories et sous-catégories de dangers. La septième édition révisée offre des avantages et une protection accrue aux travailleurs en matière de santé et de sécurité, par rapport à la cinquième édition révisée, car elle permet la classification plus précise de certains produits (par exemple les gaz inflammables) et des produits dangereux en milieu de travail en général. De plus, elle offre des renseignements plus complets et détaillés sur les étiquettes et dans les fiches de données de sécurité. L'adoption des dispositions de la septième édition révisée du SGH au Canada permettrait aux travailleurs de mieux se protéger contre les dangers que représentent les produits qu'ils utilisent et manipulent dans leur milieu de travail.

Au titre du Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, l'un des objectifs du plan de travail relatif aux produits dangereux en milieu de travail consiste en la coordination de l'adoption des mises à jour du SGH. Afin de respecter cet engagement international, le Canada et les États-Unis ont publiquement convenu de coordonner, dans la mesure du possible, les modifications de leur règlement respectif et de les harmoniser avec la septième édition révisée du SGH. Des modifications coordonnées éviteraient les coûts économiques entraînés par un défaut d'harmonisation.

Tel que cela a été annoncé au printemps 2020 dans le site Web du [U.S. Office of Information and Regulatory Affairs](#) et le [Office of Management and Budget](#), les États-Unis œuvrent à modifier leur norme Hazard Communication Standard en vue de la mise en œuvre de la septième

not amending the *Hazardous Products Regulations* would result in inconsistencies between the Canadian and United States regulations once the amended U.S. Hazard Communication Standard comes into force. These inconsistencies would require Canadian suppliers to evaluate and classify their products against two sets of standards and, for some products, maintain two sets of labels and safety data sheets to be able to market their products in both countries. This would result in increased costs for the chemical industry and other businesses who sell or import hazardous products intended for workplace use. In addition, if the Canadian regulations were not amended, Canadian customers purchasing hazardous products from U.S. suppliers might be charged higher prices since, for products classified in specific hazard classes where the information requirements would end up being different, U.S. suppliers would need to prepare specialized labels and safety data sheets for the Canadian market. Alternatively, some U.S. suppliers could decide to leave the Canadian market due to the misaligned requirements. Adopting the requirements of the seventh revised edition of the GHS in Canada would have significant, positive trade benefits as a result of the common labelling and safety data sheet requirements for workplace hazardous products. These trade benefits would be optimized if the timing of the coming into force of the amended Canadian regulations is aligned with that of the United States, so as to minimize disruption to industry.

Finally, there are several issues that have been identified by Health Canada and stakeholders since the *Hazardous Products Regulations* came into force. A number of other amendments to the *Hazardous Products Regulations* are proposed to provide greater clarity or additional precision to specific provisions or to better reflect the original intent of specific provisions, as well as to address administrative updates.

## Background

The Workplace Hazardous Materials Information System (WHMIS) is Canada's national hazard communication standard with regard to workplace hazardous products. The key elements of the system are hazard classification, cautionary labelling of containers, the provision of safety data sheets, and worker education and training programs. This national system, which has been in place since 1988, is implemented through interlocking federal, provincial and territorial legislation. At the federal level, the *Hazardous Products Act* and the *Hazardous Products Regulations* require suppliers of hazardous products intended

édition révisée du SGH. Par conséquent, si le *Règlement sur les produits dangereux* n'était pas modifié, des incohérences surgiraient entre les règlements canadien et américain à la suite de l'entrée en vigueur aux États-Unis de la nouvelle norme américaine Hazard Communication Standard. Ces incohérences obligeraient les fournisseurs canadiens à évaluer et à classer leurs produits en fonction de deux ensembles de normes et à préparer deux ensembles d'étiquettes et de fiches de données de sécurité pour certains produits afin de pouvoir les commercialiser des deux côtés de la frontière canado-américaine. Cela entraînerait des coûts accrus pour l'industrie chimique et les entreprises d'autres secteurs qui vendent ou importent des produits dangereux destinés à une utilisation en milieu de travail. De plus, en l'absence de modifications aux règlements canadiens, il se peut que les fournisseurs américains fassent payer des prix élevés aux clients canadiens qui achètent leurs produits dangereux car, pour les produits classés dans des classes de danger spécifiques pour lesquelles les exigences en matière d'information seraient différentes, les fournisseurs américains seraient obligés de préparer des étiquettes et des fiches de données de sécurité distinctes pour le marché canadien. Alternativement, il est possible que des fournisseurs américains décident d'abandonner le marché canadien en raison des exigences incohérentes. L'adoption au Canada des exigences de la septième édition révisée du SGH entraînerait des avantages commerciaux considérables et favorables en raison des exigences communes concernant l'étiquetage et les fiches de données de sécurité relatifs aux produits dangereux en milieu de travail au Canada et aux États-Unis. Les avantages commerciaux seraient portés au maximum si le moment de l'entrée en vigueur du *Règlement* modifié au Canada correspondait à celui de la nouvelle norme aux États-Unis, car les perturbations de l'industrie seraient ainsi minimisées.

De plus, Santé Canada et les différents intervenants ont relevé plusieurs problèmes dans le *Règlement sur les produits dangereux* depuis son entrée en vigueur. Un certain nombre de modifications du *Règlement sur les produits dangereux* sont proposées en vue de clarifier et de préciser certaines dispositions ou de mieux rendre compte de l'intention originale de certaines dispositions, ainsi que pour tenir compte de mises à jour d'ordre administratif.

## Contexte

Le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) est la norme nationale de communication des dangers au Canada en ce qui concerne les produits dangereux en milieu de travail. Les principaux éléments du système visent la classification des dangers, l'étiquetage en matière de mises en garde, la production des fiches de données de sécurité et les programmes d'éducation et de formation des travailleurs. Ce système national, en place depuis 1988, est mis en œuvre grâce à des lois fédérales, provinciales et territoriales interreliées. Au niveau fédéral, la *Loi sur les produits dangereux* et le

for use, handling or storage in Canadian workplaces to classify and provide hazard information through labels and safety data sheets. At the workplace level, federal, provincial and territorial occupational safety and health Acts and regulations set out requirements for employers. These employer WHMIS requirements help ensure that hazardous products in the workplace are properly labelled, safety data sheets are made available to workers, and workers receive education and training on the safe storage, handling, disposal and use of hazardous products in the workplace.

As indicated in the [Regulatory Impact Analysis Statement for the Hazardous Products Regulations](#) (published in the *Canada Gazette*, Part II, on February 11, 2015), numerous new or reformulated workplace hazardous products enter the Canadian market every year. This is in addition to the hundreds of thousands of hazardous products already offered for sale to, and in use in, Canadian workplaces. According to [Innovation, Science and Economic Development Canada's Trade Data Online](#), the Canadian chemical manufacturing sector imported more than \$34 billion worth of chemicals from the United States in 2018 and exported more than \$30 billion to the United States. These trade volumes represent only a small fraction of the total value of products used in Canada to which the WHMIS legislation applies. For instance, these figures do not include all imports and exports from the petroleum, natural gas, mining and metal sectors.

In response to the challenges faced by suppliers, employers and workers due to the lack of international alignment in the classification, labelling and provision of safety information for workplace hazardous products, Canada, the United States and other countries worked together under the auspices of the United Nations to develop the GHS. The GHS is a common, internationally consistent approach for the classification of chemicals according to their hazards and the communication of hazard information through labels and safety data sheets. The first edition of the GHS "Purple Book" was published by the United Nations in 2003. The United Nations Subcommittee of Experts on the GHS is responsible for maintaining and updating the GHS, promoting its implementation and providing additional guidance as needs arise. Since the publication of the first edition in 2003, the United Nations Secretariat has been regularly updating and preparing consolidated revised editions of the GHS every two years.

*Règlement sur les produits dangereux* exigent des fournisseurs de produits dangereux destinés à une utilisation, à une manipulation ou à l'entreposage dans des milieux de travail canadiens qu'ils classent les dangers et fournissent des renseignements à leur sujet au moyen de l'étiquetage et des fiches de données de sécurité. Au niveau du milieu de travail, les lois et les règlements de santé et de sécurité au travail fédéraux, provinciaux et territoriaux énoncent les obligations des employeurs. Les obligations des employeurs en ce qui concerne le SIMDUT permettent de faire en sorte que des étiquettes adéquates figurent sur les produits dangereux en milieu de travail, que les travailleurs ont accès aux fiches de données de sécurité et que les travailleurs reçoivent l'éducation et la formation pertinentes au sujet de l'entreposage, de la manipulation, de l'utilisation et de l'élimination des produits dangereux au travail.

Tel qu'il est indiqué dans le [résumé de l'étude d'impact de la réglementation du Règlement sur les produits dangereux](#) (publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 11 février 2015), de nombreux produits dangereux, nouveaux ou dont la préparation a été modifiée, arrivent dans le marché canadien chaque année. Ils viennent s'ajouter aux centaines de milliers de produits dangereux déjà commercialisés auprès des milieux de travail canadiens et utilisés dans ces milieux. Selon les [Données sur le commerce en direct d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada](#), en 2018, le secteur canadien de la fabrication chimique a importé des États-Unis des produits chimiques évalués à plus de 34 milliards de dollars et a exporté chez son voisin des produits évalués à plus de 30 milliards de dollars. Ce volume d'échanges ne représente qu'une petite fraction de la valeur totale des produits utilisés au Canada auxquels les dispositions législatives régissant le SIMDUT s'appliquent. Par exemple, ces chiffres ne comprennent pas toutes les importations et exportations des secteurs pétrolier, gazier, minier et métallurgique.

En réaction aux défis que devaient relever les fournisseurs, les employeurs et les travailleurs en raison de l'absence d'harmonisation internationale en matière de classification des produits dangereux en milieu de travail, d'étiquetage de ces produits et de mise à disposition de fiches de données de sécurité sur ces produits, le Canada, les États-Unis et d'autres pays ont collaboré sous les auspices des Nations Unies à l'élaboration du SGH. Celui-ci s'appuie sur une approche internationale commune et cohérente de la classification des produits chimiques, en fonction des dangers, et permet la communication des dangers grâce à des étiquettes et à des fiches de données de sécurité. La première édition du « livre violet » du SGH a été publiée par les Nations Unies en 2003. Il incombe au sous-comité d'experts sur le SGH des Nations Unies de tenir à jour le SGH, de favoriser sa mise en œuvre et d'offrir une orientation supplémentaire selon les besoins. Depuis la publication de la première édition en 2003, le Secrétariat des Nations Unies prépare, tous les deux ans, une nouvelle édition révisée et améliorée du SGH.



In February 2011, Canada and the United States jointly announced the creation of the [Regulatory Cooperation Council](#). Its key objective is the facilitation of trade between the two countries. In December 2011, one of 29 initiatives announced as part of the Regulatory Cooperation Council Joint Action Plan was the coordinated implementation of the GHS for workplace hazardous products. Specifically, Canada and the United States agreed to align and synchronize the implementation of common classification and labelling requirements for workplace hazardous products within the mandate of the U.S. Occupational Safety and Health Administration and Health Canada, without reducing the level of safety or protection for workers.

On February 11, 2015, the Government of Canada fulfilled this commitment through the publication of the *Hazardous Products Regulations* in the *Canada Gazette*, Part II, which, in addition to the amendments made to the *Hazardous Products Act* under the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, modified WHMIS to incorporate the GHS for workplace hazardous products. The former *Controlled Products Regulations* were repealed and replaced by the *Hazardous Products Regulations* on the date of their publication in the *Canada Gazette*, Part II. The new system is referred to as “WHMIS 2015.”

Building on the achievements accomplished under the initial Regulatory Cooperation Council Joint Action Plan, a second phase of regulatory cooperation was initiated in August 2014 with the launch of the Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan. To increase the benefits to Canadian workers with respect to health and safety and meet Canada’s continued international commitments, Health Canada is proposing to amend the *Hazardous Products Regulations* to adopt the updates made to the GHS in its sixth and seventh revised editions by aligning with the seventh revised edition of the GHS. The U.S. Occupational Safety and Health Administration is also moving forward with similar proposed amendments to its Hazard Communication Standard.

### Objective

The main objective of this proposal is to meet an international commitment under the Canada–United States Regulatory Cooperation Council to align with the United States in the adoption of the seventh revised edition of the GHS. These proposed amendments would help to ensure continued alignment with the United States, thereby

En février 2011, le Canada et les États-Unis ont conjointement annoncé la création du [Conseil de coopération en matière de réglementation](#). Parmi ces objectifs principaux, celui-ci vise à favoriser le commerce entre nos deux pays. En décembre 2011, l’une des 29 initiatives annoncées dans le Plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation était la mise en œuvre coordonnée du SGH relativement aux produits dangereux en milieu de travail. Plus particulièrement, le Canada et les États-Unis ont convenu d’harmoniser et de synchroniser la mise en œuvre d’exigences communes de classification et d’étiquetage pour les produits dangereux en milieu de travail, dans le cadre du mandat de l’Occupational Safety and Health Administration des États-Unis et de Santé Canada, sans réduction du degré de sécurité ou de protection des travailleurs.

Le 11 février 2015, le gouvernement du Canada a rempli son engagement par la publication du *Règlement sur les produits dangereux* dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, ce qui, venant s’ajouter aux modifications apportées à la *Loi sur les produits dangereux* au titre de la *Loi n° 1 sur le plan d’action économique de 2014*, a modifié le SIMDUT de sorte qu’il intègre désormais le SGH relativement aux produits dangereux en milieu de travail. Le *Règlement sur les produits contrôlés* a été abrogé et remplacé par le *Règlement sur les produits dangereux*, dès la publication de ce dernier dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le nouveau système a alors pris le nom de « SIMDUT 2015 ».

À partir des réalisations accomplies dans le cadre du Plan d’action conjoint initial du Conseil de coopération en matière de réglementation, une seconde phase de coopération réglementaire a été initiée en août 2014 par l’intermédiaire du lancement du Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation. Afin d’accroître les avantages dont bénéficient les travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité et pour respecter les engagements internationaux permanents du Canada, Santé Canada propose la modification du *Règlement sur les produits dangereux* en vue de la conformité à la septième édition révisée du SGH. Ceci comprend l’adoption des mises à jour apportées au SGH dans ses sixième et septième éditions révisées. L’Occupational Safety and Health Administration des États-Unis a décidé elle aussi d’aller de l’avant et de proposer des modifications semblables à sa norme Hazard Communication Standard.

### Objectif

Le principal objectif du présent projet de règlement est le respect de l’engagement international pris au sein du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation en vue de l’harmonisation avec les États-Unis en ce qui concerne l’adoption des dispositions de la septième édition révisée du SGH. Ces modifications

facilitating trade through common hazard communication requirements, while increasing the benefits to Canadian workers with respect to health and safety. A secondary objective is to address issues identified by Health Canada and stakeholders since the coming into force of the *Hazardous Products Regulations* in February 2015. Specifically, this objective includes clarifying or adding precision to certain provisions (without changes to the scope or application of these provisions). In addition, the secondary objective includes making substantive changes that include corrections and amendments to other provisions, as well as revising the criteria or requirements to better reflect the original intent of these provisions. These proposed amendments would also provide increased benefits to Canadian workers with respect to health and safety in the form of greater clarity or more appropriate criteria and requirements.

### Description

Under the authority of the *Hazardous Products Act*, Health Canada is proposing to amend the *Hazardous Products Regulations* to

1. align the *Hazardous Products Regulations* with the seventh revised edition of the GHS;
2. clarify, add precision to, or make changes to certain provisions;
3. correct and amend certain provisions to better reflect their original intent; and
4. make administrative updates to the *Hazardous Products Regulations*.

#### 1. *Align the Hazardous Products Regulations with the seventh revised edition of the GHS*

The proposed amendments include the following (for provisions that the Department is proposing to repeal, a brief rationale is provided):

- Change the definition of the term GHS to refer to the seventh revised edition instead of the fifth revised edition;
- Subdivide Flammable Gases – Category 1 (extremely flammable gases) into subcategories 1A and 1B and repeal Subpart 19 of Part 7. Subcategory 1A would include pyrophoric gases (currently covered in a separate hazard class in Subpart 19 of Part 7 of the *Hazardous Products Regulations*) as well as chemically unstable gases. Subcategory 1B would include flammable gases that are not pyrophoric or chemically

proposées contribueraient à garantir une harmonisation renouvelée avec les États-Unis. Ainsi, les exigences communes de communication des dangers devraient favoriser le commerce tout en accroissant les bienfaits pour les travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité. Un objectif secondaire est la résolution des problèmes qu'ont relevés Santé Canada et les intervenants depuis l'entrée en vigueur du *Règlement sur les produits dangereux* en février 2015. Plus particulièrement, cet objectif consiste à clarifier ou à préciser davantage certaines dispositions (sans en modifier la portée ou l'application de celles-ci). De plus, cet objectif secondaire consiste à apporter des changements substantiels qui comprennent des corrections et des modifications à d'autres dispositions, ainsi que des modifications aux critères ou aux exigences de façon à ce que ces dispositions correspondent mieux à leur intention originale. Ces modifications proposées apporteraient également aux travailleurs canadiens des avantages accrus en matière de santé et de sécurité en offrant plus de clarté ou des critères et exigences plus appropriés.

### Description

En vertu du pouvoir que lui procure la *Loi sur les produits dangereux*, Santé Canada propose la modification du *Règlement sur les produits dangereux*, aux fins de ce qui suit :

1. L'harmonisation du *Règlement sur les produits dangereux* avec la septième édition révisée du SGH;
2. La clarification, la précision et la modification de certaines dispositions;
3. La correction et la modification de certaines dispositions de façon à ce qu'elles correspondent mieux à leur intention originale;
4. La mise à jour administrative du *Règlement sur les produits dangereux*.

#### 1. *L'harmonisation du Règlement sur les produits dangereux avec la septième édition révisée du SGH*

Les modifications proposées sont les suivantes (une brève justification est fournie en ce qui concerne les dispositions que le Ministère entend abroger) :

- Modification de la définition du terme SGH de façon à ce qu'elle mentionne la septième édition révisée et non plus la cinquième édition;
- Subdivision des gaz inflammables de catégorie 1 (gaz extrêmement inflammables) en deux sous-catégories, 1A et 1B, et abrogation de la sous-partie 19 de la partie 7. La sous-catégorie 1A inclurait les gaz pyrophoriques (actuellement visés par une classe de danger indépendante, dans la sous-partie 19 de la partie 7 du *Règlement sur les produits dangereux*), ainsi que les gaz chimiquement instables. La sous-catégorie 1B

unstable, but have a lower flammability hazard than those of Subcategory 1A;

- Add new definitions for chemically unstable gas and pyrophoric gas;
- Repeal two provisions in Part 3 of the *Hazardous Products Regulations* (Labelling) that would no longer be required as a result of the proposed changes to the Flammable Gases hazard class (these provisions were originally included because the name of this hazard class was not aligned with that in the GHS, fifth revised edition);
- Change the name of the Flammable Aerosols hazard class to Aerosols and adopt a new Category 3, which addresses non-flammable aerosols;
- Remove the definition of flammable aerosol;
- Add a new provision to indicate that products classified in the Aerosols hazard class need not be classified in any category of the Gases Under Pressure hazard class;
- Repeal two provisions in Part 3 that were originally included to prevent duplicative hazard statements being required for hazardous products that meet the criteria to be classified as both Flammable Aerosols and Gases Under Pressure (with the addition of the new provision concerning these two hazard classes, these provisions would no longer be required);
- Expand the classification criteria for Oxidizing Solids to reflect the addition of a new test procedure;
- Amend the definitions of the following terms to align with updates made to these definitions in the GHS (seventh revised edition): acute toxicity, skin corrosion, skin irritation, serious eye damage, eye irritation, respiratory sensitization, skin sensitization and reproductive toxicity;
- Add new definitions for germ cell mutagenicity and carcinogenicity;
- Amend the classification criteria for Skin Corrosion to refer to corrosive effects “in at least one animal” instead of “in at least one of three animals”;
- Amend item 9 of Schedule 1 to the *Hazardous Products Regulations* to add new information elements concerning the physical and chemical properties of hazardous products; and
- Repeal paragraph 14(f) of Schedule 1 to the *Hazardous Products Regulations*. The wording of this item was updated in the GHS (seventh revised edition) to address solid, liquid and gaseous products that are transported as bulk cargoes. However, the updated wording does not clearly specify which International Maritime Organization instruments must be complied with, and information relating to transport in bulk is optional information. Therefore, it is proposed that paragraph 14(f) of Schedule 1 be repealed.

inclurait les gaz inflammables qui ne sont ni pyrophoriques ni chimiquement instables et qui présentent un plus faible danger d’inflammabilité que ceux de la sous-catégorie 1A;

- Ajout de nouvelles définitions pour les gaz chimiquement instables et les gaz pyrophoriques;
- Abrogation de deux dispositions de la partie 3 du *Règlement sur les produits dangereux* (Étiquetage) qui ne seraient plus nécessaires à la suite des changements proposés à la classe de danger des gaz inflammables (les dispositions avaient été incluses justement parce que le nom de la classe de danger ne correspondait pas à celui de la cinquième édition révisée du SGH);
- Remplacement du nom de la classe de danger des « Aérosols inflammables » par « Aérosols » et adoption d’une nouvelle catégorie 3, rassemblant les aérosols ininflammables;
- Suppression de la définition du terme « aérosol inflammable »;
- Ajout d’une nouvelle disposition indiquant que si un produit a été classé dans la classe de danger des aérosols, il n’est pas nécessaire de le classer dans une catégorie de la classe de danger des gaz sous pression;
- Abrogation de deux dispositions de la partie 3 incluses à l’origine pour prévenir la duplication des énoncés de danger obligatoires pour les produits dangereux correspondant aux critères de classement à la fois des aérosols inflammables et des gaz sous pression (l’ajout de la nouvelle disposition au sujet de ces deux classes de danger rend ces deux dispositions caduques);
- Élargissement des critères de classement des matières solides comburantes de façon à ce qu’ils reflètent l’ajout d’une nouvelle procédure d’épreuve;
- Modification de la définition des termes suivants en fonction de la mise à jour de ces définitions dans la septième édition révisée du SGH : « toxicité aiguë », « corrosion cutanée », « irritation cutanée », « lésions oculaires graves », « irritation oculaire », « sensibilisation respiratoire », « sensibilisation cutanée » et « toxicité pour la reproduction »;
- Ajout de nouvelles définitions pour les termes « mutagénicité des cellules germinales » et « cancérogénicité »;
- Modification des critères de classement de la corrosion cutanée, de sorte qu’elle mentionne les effets corrosifs « pour au moins un animal » plutôt que « pour au moins un animal sur trois »;
- Modification du point 9 de l’annexe 1 du *Règlement sur les produits dangereux* par l’ajout de nouveaux éléments d’information au sujet des propriétés physiques et chimiques des produits dangereux;
- Abrogation de l’alinéa 14f) de l’annexe 1 du *Règlement sur les produits dangereux*. La formulation de ce point a été mise à jour dans la septième édition révisée du

*2. Clarify, add precision to, or make changes to certain provisions*

The proposed amendments, which would not change the scope or application of the affected provisions, include the following:

- Clarify that, for each classification table of each hazard class, a product, mixture, material or substance must be classified in the most severe hazard category or subcategory for which it meets the criteria;
- Clarify that animal studies are not to be used for product classification if the mechanism or mode of action of the substance or mixture in the animal study is not applicable to humans;
- Amend the provisions concerning required supplemental hazard statements for substances and mixtures that, when in contact with water, emit a toxic gaseous substance (Water-Activated Toxicants), to clarify that the selection of the appropriate statement is based on the toxicity of the emitted gaseous substance;
- Clarify the label exemptions for laboratory samples that undergo a transfer of possession without transfer of ownership;
- Clarify the exemptions that may be applied in situations where hazardous products are sold to an employer who has filed a confidential business information claim;
- Specify and add precision to the procedure to be followed for Flammable Gases when classification is based on a scientifically validated calculation method;
- Make several amendments to add precision to the classification procedures for mixtures in the following hazard classes: Organic Peroxides, Acute Toxicity and Specific Target Organ Toxicity – Single Exposure – Category 3; and
- Specify that for health hazard classes that include both categories and subcategories, mixtures may be classified in a subcategory when there are sufficient data available to enable the determination of the appropriate subcategory for the mixture.

SGH de façon à aborder les produits solides, liquides et gazeux transportés en vrac. Cependant, la nouvelle formulation ne précise pas clairement les instruments de l'Organisation maritime internationale auxquels il faudrait se conformer. De plus, les renseignements portant sur le transport des produits en vrac sont facultatifs. Il est donc proposé que l'alinéa 14f) de l'annexe 1 soit abrogé.

*2. La clarification, l'ajout de précision et la modification de certaines dispositions*

Les modifications proposées, qui n'entraîneraient aucun changement à la portée ou à l'application des dispositions touchées, sont les suivantes :

- Clarification selon laquelle, pour chacun des tableaux de classification de chaque classe de danger, un produit, un mélange, une matière ou une substance doit être classé dans la catégorie ou la sous-catégorie à laquelle correspond le danger le plus grave et de laquelle il respecte les critères;
- Clarification selon laquelle les expérimentations animales ne doivent pas être utilisées aux fins du classement des produits si le mécanisme ou le mode d'action de la substance ou du mélange testés ne s'appliquent pas à l'humain;
- Modification des dispositions au sujet des mentions de danger supplémentaires relatives aux substances et aux mélanges qui, lorsqu'ils sont en contact avec l'eau, dégagent une substance gazeuse toxique (substance toxique activée par l'eau), afin de clarifier que la sélection de la mention de danger pertinente dépend de la toxicité de la substance gazeuse dégagée;
- Clarification des dérogations relatives à l'étiquetage en ce qui a trait aux échantillons pour laboratoire en cas de transfert de possession sans transfert de propriété;
- Clarification des dérogations pouvant s'appliquer aux situations où les produits dangereux sont vendus à un employeur qui a présenté une demande de dérogation à l'obligation de communiquer des renseignements commerciaux confidentiels
- Précision de la procédure à suivre concernant les gaz inflammables en cas de classement fondé sur une méthode de calcul validée scientifiquement;
- Plusieurs modifications visant à ajouter des précisions aux procédures de classement des mélanges dans les classes de danger qui suivent : Peroxydes organiques, Toxicité aiguë et Toxicité pour certains organes cibles – exposition unique – catégorie 3;
- Précision selon laquelle, en ce qui concerne les classes de danger pour la santé qui comprennent des catégories et des sous-catégories, les mélanges peuvent être classés dans une sous-catégorie si les données sont suffisantes pour permettre la détermination de la sous-catégorie qui convient au mélange.

### 3. Correct and amend certain provisions to better reflect their original intent

The proposed amendments would change the scope of the affected provisions, thereby resulting in a change in hazard classification criteria or hazard communication requirements:

- Amend Part 4 of the *Hazardous Products Regulations* (Safety Data Sheets) to indicate that provisions in Part 3 that allow the combining of hazard statements and precautionary statements, as well as the omission of non-applicable precautionary statements, also apply to safety data sheets;
- Amend Part 4 of the *Hazardous Products Regulations* to indicate that exemptions in Part 3 that allow reduced information to be displayed on a label (specific rules concerning signal words, hazard statements, and symbols) also apply to safety data sheets;
- Allow for the use of narrower concentration ranges that fall within the concentration ranges prescribed for the disclosure of hazardous ingredients on safety data sheets;
- Amend the provisions concerning significant new data to specify that, when a supplier is required to provide, obtain or prepare a written document, the written document must provide the changes to the safety data sheet and/or label that result from the significant new data, rather than the new studies or data themselves;
- Amend the classification criteria for Self-Heating Substances and Mixtures to better align with the specified test method;
- Make a correction to the classification criteria for Organic Peroxides – Type G to change the criteria of self-accelerating decomposition temperature from “60°C to 75°C” to “60°C or higher” when evaluated in a 50 kg package. This correction may result in some organic peroxide products being newly classified as Organic Peroxides – Type G;
- Make a correction to the classification criteria for Combustible Dusts – Category 1 to remove the phrase “or another oxidizing medium.” This correction is not anticipated to have any impact on the classification of products as Combustible Dusts – Category 1;
- Amend a provision concerning substances and mixtures that, as sold or imported, meet the criteria to be classified under Acute Toxicity – Inhalation and are also Water-Activated Toxicants to indicate that classification is based on the toxicity of the substance or mixture as sold or imported. As per the current *Hazardous Products Regulations*, a supplemental hazard statement based on the toxicity of the emitted gaseous substance is required and this would continue to be required for Water-Activated Toxicants, after the amendment;

### 3. La correction et la modification de certaines dispositions de façon à ce qu'elles correspondent mieux à leur intention originale

Les modifications proposées ayant une incidence sur la portée des dispositions touchées, et par conséquent qui entraînerait une modification des critères de classement des dangers ou des exigences de communication des dangers, sont les suivantes :

- Modification de la partie 4 du *Règlement sur les produits dangereux* (Fiches de données de sécurité) de façon à indiquer que les dispositions de la partie 3 qui permettent la combinaison de mentions de danger et de conseils de prudence, ainsi que l'omission des conseils de prudence non pertinents, s'appliquent aussi aux fiches de données de sécurité;
- Modification de la partie 4 du *Règlement sur les produits dangereux* de façon à indiquer que les dérogations de la partie 3 qui permettent de limiter les données qui figurent sur l'étiquette (règles propres aux mentions d'avertissement, aux mentions de danger et aux symboles) s'appliquent aussi aux fiches de données de sécurité;
- Autorisation d'utiliser des plages de concentrations restreintes qui se situent dans les plages de concentrations prévues pour la divulgation des ingrédients dangereux dans les fiches de données de sécurité;
- Modification des dispositions sur les nouvelles données importantes afin de préciser que, lorsqu'un fournisseur doit fournir, obtenir ou préparer un document écrit, le document en question doit indiquer les changements apportés à la fiche de données de sécurité ou à l'étiquette par suite des nouvelles données importantes plutôt que de mentionner les nouvelles études ou données en tant que telles;
- Modification des critères de classement des matières auto-échauffantes afin qu'ils soient conformes à la méthode d'épreuve indiquée;
- Correction du critère de classement des Peroxydes organiques – type G portant sur la température de décomposition autoaccélérée, qui passerait de « 60 °C à 75 °C » à « 60 °C ou plus » en cas d'évaluation d'un emballage de 50 kg. En raison de cette correction, certains peroxydes organiques pourraient être désormais classés parmi les peroxydes organiques – type G;
- Correction des critères de classement des Poussières combustibles – catégorie 1 afin de supprimer l'énoncé « ou un autre milieu oxydant ». Cette correction ne devrait avoir aucun effet sur le classement des produits en tant que Poussières combustibles – catégorie 1;
- Modification d'une disposition concernant les substances et les mélanges qui, lorsqu'ils sont vendus ou importés, répondent aux critères de classement dans la catégorie « Toxicité aiguë – par inhalation » et sont aussi des substances toxiques activées par l'eau, afin

- Amend a provision concerning substances and mixtures, which, as sold or imported, do not meet the criteria to be classified under Acute Toxicity – Inhalation, but are Water-Activated Toxicants, to indicate that the hazard statement “Fatal/toxic/harmful if inhaled” is not required. As per the current *Hazardous Products Regulations*, a supplemental hazard statement based on the toxicity of the emitted gaseous substance is required and would continue to be required for Water-Activated Toxicants, after the amendment;
  - Make a correction to the classification criteria for Reproductive Toxicity – Category 2 to specify that, to support classification of a substance or mixture in this category, adverse effects observed in humans or animals must not be considered to be a secondary non-specific consequence of other toxic effects. This correction is expected to result in the re-evaluation of some products and it is possible that some products, previously classified in Reproductive Toxicity – Category 2, could end up no longer classified in this hazard class and category;
  - Amend item 2 of Schedule 1 to the *Hazardous Products Regulations* to indicate that relevant provisions, set out in Part 3 (Labelling), also apply to safety data sheets. These provisions address the use of codes or instructions, as well as the hazard information elements required to be provided for hazardous products classified in certain hazard classes and categories or subcategories; and
  - Amend item 3 of Schedule 1 to the *Hazardous Products Regulations* to specify that all hazardous ingredients which are present in a mixture at concentrations above the relevant cut-off levels must be disclosed, regardless of whether the hazardous ingredient contributes to the classification of the mixture as a hazardous product.
4. *Make administrative updates to the Hazardous Products Regulations*
- There are several minor amendments that are being proposed to update the references in the *Hazardous Products Regulations* to the United Nations document entitled the
- d’indiquer que le classement est fondé sur la toxicité de la substance ou du mélange au moment de la vente ou de l’importation. Selon le *Règlement sur les produits dangereux* actuel, une mention de danger supplémentaire en fonction de la toxicité de la substance gazeuse libérée est requise, et elle le serait toujours en ce qui concerne les substances toxiques activées par l’eau, une fois la modification apportée;
- Modification d’une disposition concernant les substances et les mélanges qui, au moment de la vente ou de l’importation, ne répondent pas aux critères de classement dans la catégorie « Toxicité aiguë – par inhalation », mais sont des substances toxiques activées par l’eau, afin d’indiquer que la mention de danger « Mortel/Toxique/Nocif en cas d’inhalation » n’est pas requise. Selon le *Règlement sur les produits dangereux* actuel, une mention de danger supplémentaire en fonction de la toxicité de la substance gazeuse libérée est requise, et elle le serait toujours en ce qui concerne les substances toxiques activées par l’eau, une fois la modification apportée;
  - Correction des critères de classement dans la catégorie « Toxicité pour la reproduction – catégorie 2 », afin de préciser que, pour appuyer le classement d’une substance ou d’un mélange dans cette catégorie, les effets néfastes observés chez l’humain ou l’animal ne doivent pas être considérés comme une conséquence secondaire d’autres effets toxiques; ils doivent découler directement de la substance ou du mélange. Cette correction devrait entraîner la réévaluation de certains produits, et certains produits qui étaient classés dans la catégorie « Toxicité pour la reproduction – catégorie 2 » pourraient ne plus être classés dans la même classe de danger et la même catégorie;
  - Modification du point 2 de l’annexe 1 du *Règlement sur les produits dangereux*, afin d’indiquer que les dispositions pertinentes, énoncées dans la partie 3 (Étiquetage), s’appliquent aussi aux fiches de données de sécurité. Ces dispositions portent sur l’utilisation de codes ou d’instructions, ainsi que sur les éléments d’information sur le danger qui doivent être fournis au sujet des produits dangereux classés dans certaines classes et catégories ou sous-catégories de danger;
  - Modification du point 3 de l’annexe 1 du *Règlement sur les produits dangereux*, afin de préciser que tous les ingrédients dangereux qui sont présents dans un mélange selon une concentration supérieure aux seuils d’inclusion pertinents doivent être divulgués, que l’ingrédient dangereux joue ou non un rôle dans le classement du mélange en tant que produit dangereux.
4. *La mise à jour administrative du Règlement sur les produits dangereux*

Plusieurs modifications mineures sont proposées aux fins de la mise à jour des renvois, dans le *Règlement sur les produits dangereux*, au document des Nations Unies

“Recommendations on the Transport of Dangerous Goods: Manual of Tests and Criteria.” In addition, the International Organization for Standardization (ISO) standard number 10156 was updated in 2017. ISO 10156:2010 is referenced in two provisions in the *Hazardous Products Regulations* and this needs to be updated to “ISO 10156:2017.” Furthermore, as a result of the *Regulations Amending the Hazardous Products Regulations* that were published in the *Canada Gazette*, Part II on April 18, 2018, two provisions need to be updated to refer to the new section 4.4.1 of the *Hazardous Products Regulations* that was introduced by the 2018 amendment.

In addition, the Department is also proposing an order to amend Schedule 2 to the *Hazardous Products Act*, which lists the hazard classes. The following amendments are proposed in order to align with the seventh revised edition of the GHS:

- Amend item 3 “Flammable aerosols” to “Aerosols” to reflect the name change of the hazard class; and
- Repeal item 19 “Pyrophoric gases,” as these gases are proposed for inclusion under subcategory 1A of the Flammable Gases hazard class.

## Regulatory development

### Consultation

Over the years, Health Canada has consulted on a regular basis with WHMIS partners and stakeholders on the GHS and its implementation for workplace hazardous products. Consultations have been conducted by engaging the Intergovernmental WHMIS Coordinating Committee, which is made up of representatives of federal, provincial and territorial occupational safety and health government agencies, as well as the WHMIS multi-stakeholder Current Issues Committee, which is made up of federal, provincial and territorial representatives and representatives from suppliers, employers, and worker organizations.

The current regulatory proposal has been discussed at four Current Issues Committee meetings held during 2018–2019. In May 2018, Health Canada presented an overview of the regulatory proposal to the Current Issues Committee and subsequently distributed a complete list of the proposed amendments.

Over the course of 2018, Health Canada also distributed two questionnaires to the supplier representatives on the Current Issues Committee to collect data on the anticipated costs associated with the proposed amendments. Their responses provided data to assist Health Canada in quantifying the expected costs, including costs related to product re-evaluation and reclassification, making revisions to labels and safety data sheets and, for suppliers

intitulé « Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères ». La norme de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) numéro 10156 a aussi été mise à jour en 2017. Le *Règlement sur les produits dangereux* comporte plusieurs renvois à la norme ISO 10156:2010, dont la mention doit donc être remplacée par celle de « ISO 10156:2017 ». En outre, par suite du *Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux*, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 18 avril 2018, deux dispositions doivent être mises à jour, car elles doivent renvoyer au nouvel article 4.4.1 du *Règlement*, ajouté au moment des modifications de 2018.

De plus, le Ministère propose également un décret visant la modification de l'annexe 2 de la *Loi sur les produits dangereux*, qui énumère les différentes classes de danger. Les modifications qui suivent sont proposées afin d'harmoniser avec la septième édition révisée du SGH :

- Remplacement du nom du point 3, « Aérosols inflammables », par « Aérosols » afin de rendre compte du changement de nom de la classe de danger ;
- Abrogation du point 19, « Gaz pyrophoriques », car l'on propose d'inclure ces gaz dans la sous-catégorie 1A de la classe de danger des Gaz inflammables.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Au fil des ans, Santé Canada a régulièrement consulté ses partenaires du SIMDUT et les divers intervenants au sujet du SGH et de sa mise en œuvre en ce qui concerne les produits dangereux en milieu de travail. Les consultations ont pu se faire grâce à la mobilisation du Comité intergouvernemental de coordination du SIMDUT, constitué de représentants d'organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux de santé et de sécurité au travail, et du Comité des questions actuelles multilatéral du SIMDUT, également constitué de représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux, mais aussi de représentants des fournisseurs, des employeurs et des associations de travailleurs.

Le projet de règlement actuel a fait l'objet de discussions à l'occasion de quatre réunions du Comité des questions actuelles qui ont eu lieu en 2018–2019. En mai 2018, Santé Canada a présenté un aperçu du projet de règlement au Comité des questions actuelles et lui a par la suite transmis la liste complète des modifications proposées.

Au cours de l'année 2018, Santé Canada a aussi envoyé deux questionnaires aux représentants des fournisseurs siégeant au Comité des questions actuelles afin de recueillir des données sur les coûts prévus associés aux modifications proposées. Les réponses obtenues ont permis à Santé Canada d'évaluer les coûts à prévoir, notamment les coûts liés à la réévaluation et à la reclassification, à la révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité,

who are also employers, making changes to WHMIS training programs.

In general, there was a large variability in the cost estimates provided by industry. Some representatives replied that the estimated costs would be in the range of approximately \$100,000 to \$650,000. However, other representatives of industry associations cited estimated costs, per company, in the millions of dollars. The estimated costs associated with the proposed amendments are summarized below in the “Benefits and Costs” section.

To collect additional quantitative data on the estimated costs associated with the proposed regulatory amendments, a third, more detailed questionnaire was distributed to the Current Issues Committee supplier representatives in April 2019, as part of the cost-benefit analysis. The Current Issues Committee supplier representatives distributed the questionnaire to their member companies. It included questions on the estimated costs of re-evaluating products, reclassifying products, revising labels, revising safety data sheets, training workers and managers, and other miscellaneous costs. A more targeted questionnaire was distributed to representatives of the animal feed industry in January 2020. This survey focused on questions concerning the estimated costs of revising labels and safety data sheets for animal feed products. Both surveys provided an opportunity for respondents to convey their comments to Health Canada with regard to the proposed regulatory amendments.

The data received in the completed questionnaires from April 2019 and January 2020 were extrapolated to the national level and a total national cost of \$61.5 million to Canadian businesses was estimated. Further details are provided below in the “Benefits and Costs” section.

All respondents to the April 2019 questionnaire indicated that they were in favour of Health Canada’s regulatory proposal to continue to align the *Hazardous Products Regulations* with the U.S. Hazard Communication Standard. For the January 2020 questionnaire, four animal feed companies responded, but they did not provide any comments to Health Canada with regard to whether they supported the regulatory proposal. Both small and large companies who responded to the April 2019 questionnaire recognized that the one-time costs associated with making revisions to labels and safety data sheets to meet the requirements of the proposed amendments would be outweighed, over the longer term, by the ongoing savings resulting from having the same classification and hazard communication system as in the United States.

ainsi qu’à la modification, pour les fournisseurs qui sont également des employeurs, des programmes de formation sur le SIMDUT.

Dans l’ensemble, de grandes différences ont été constatées dans les évaluations de coûts qu’ont fournies les membres de l’industrie. Certains représentants ont indiqué dans leur réponse des coûts prévus de l’ordre de 100 000 \$ à 650 000 \$ environ. Cependant, d’autres représentants d’associations sectorielles ont mentionné des coûts prévus, par entreprise, s’élevant à des millions de dollars. Les coûts prévus associés aux modifications proposées sont résumés ci-dessous dans la partie « Avantages et coûts ».

Afin que l’on puisse obtenir des données quantitatives supplémentaires au sujet des coûts prévus associés aux modifications réglementaires proposées, un troisième questionnaire plus détaillé, dans le cadre de l’analyse coûts-avantages, a été transmis aux représentants des fournisseurs du Comité des questions actuelles en avril 2019. Ces derniers ont envoyé le questionnaire aux entreprises membres de leur association respective. Il comprenait des questions sur les coûts prévus de la réévaluation des produits, de la reclassification des produits, de la révision des étiquettes, de la révision des fiches de données de sécurité, de la formation des travailleurs et des gestionnaires et d’autres éléments divers. Un questionnaire plus ciblé a été transmis aux représentants de l’industrie de l’alimentation animale en janvier 2020. Ce questionnaire était axé sur des questions concernant les coûts estimés relatifs à la révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité pour les produits alimentaires pour les animaux. Les deux questionnaires ont donné aux répondants l’occasion de faire part à Santé Canada de leurs commentaires sur les modifications réglementaires proposées.

Les données obtenues au moyen des réponses aux questionnaires envoyés par Santé Canada en avril 2019 et en janvier 2020 ont été extrapolées à l’échelle nationale, et on évalue donc le coût total pour les entreprises canadiennes à 61,5 millions de dollars. De plus amples détails figurent ci-dessous dans la partie « Avantages et coûts ».

Tous les répondants au questionnaire du mois d’avril 2019 ont déclaré qu’ils appuyaient le projet de règlement de Santé Canada. Ce dernier continuera d’harmoniser le *Règlement sur les produits dangereux* avec la norme Hazard Communication Standard des États-Unis. Concernant le questionnaire du mois de janvier 2020, quatre entreprises d’alimentation animale ont répondu, cependant elles n’ont fait aucun commentaire à Santé Canada à savoir si elles appuyaient le projet de règlement. Les entreprises, petites comme grandes, qui ont répondu au questionnaire du mois d’avril 2019 reconnaissent que les coûts ponctuels associés à la révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité afin de se conformer aux modifications proposées seraient compensés, à long terme, par les économies durables qui découleraient du



The support from businesses who responded to the April 2019 questionnaire is contingent upon aligning the timing of the *Hazardous Products Regulations* amendments with that of the U.S. Hazard Communication Standard 2012 amendments, to the extent possible, and businesses having sufficient time (i.e. at least two years) to make the necessary changes to product classifications, labels and safety data sheets.

Employers and worker organizations also support the regulatory proposal, as the proposed amendments would increase the benefits to Canadian workers with respect to health and safety. Employers and worker organizations want to ensure that worker health and safety protections are maintained or expanded (not reduced) through continued alignment with the United States.

The provinces and territories are also supportive of the proposal to amend the *Hazardous Products Regulations* to align with the GHS (seventh revised edition), as well as the other proposed amendments. Their primary concern is ensuring that current worker protections are not reduced through regulatory alignment. Some provincial representatives indicated that amendments to federal, provincial and territorial occupational safety and health legislation and regulations might be required as a result of the proposed amendments. The provinces and territories indicated that they would require time to transition to the proposed amendments to help ensure consistency across the country.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As the *Hazardous Products Regulations* apply nationally, the proposed amendments would take effect in all areas of modern treaties. However, the proposed amendments would have no foreseeable impacts specifically on Indigenous peoples or laws as this proposal pertains to the requirements related to the classification of hazards found in hazardous products and the communication of health and safety information on labels and safety data sheets.

#### *Instrument choice*

In consideration that Health Canada has already incorporated and implemented the GHS (fifth revised edition) in the *Hazardous Products Regulations*, only regulatory

maintien du même système de classification et de communication des dangers que les États-Unis.

L'appui des entreprises qui ont répondu au questionnaire du mois d'avril 2019 dépend de la synchronisation de la modification du *Règlement sur les produits dangereux* avec celle de la norme Hazard Communication Standard 2012 des États-Unis, dans la mesure du possible, et du temps dont disposeront les entreprises (il faudrait que ce soit au moins deux ans) pour apporter les changements nécessaires à la classification des produits, aux étiquettes et aux fiches de données de sécurité.

Les employeurs et les associations de travailleurs soutiennent eux aussi la proposition, car les modifications proposées entraîneraient une meilleure protection des travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité. Les employeurs et les associations de travailleurs souhaitent faire en sorte que la protection des travailleurs en matière de santé et de sécurité soit maintenue ou accrue (et non réduite) grâce au maintien de l'harmonisation avec les États-Unis.

Quant aux provinces et aux territoires, ils appuient aussi la proposition de modifier le *Règlement sur les produits dangereux* aux fins de l'harmonisation avec la septième édition révisée du SGH, ainsi que les autres modifications proposées. Ils tiennent principalement à ce que l'harmonisation réglementaire ne réduise pas la protection actuelle des travailleurs. Quelques représentants provinciaux ont indiqué que des modifications pourraient devoir être apportées à des lois et à des règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux sur la santé et la sécurité au travail par suite de l'apport des modifications proposées. Les provinces et les territoires ont indiqué qu'il leur faudrait du temps pour assurer la transition vers les modifications proposées de façon à garantir l'uniformité à travers le pays.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le *Règlement sur les produits dangereux* étant d'application nationale, les modifications proposées entreraient en vigueur dans toutes les régions visées par les traités modernes. Cependant, on ne s'attend pas à ce que les modifications proposées aient des répercussions particulières sur les peuples autochtones ou les lois qui les concernent, car le projet porte sur les exigences relatives à la classification des dangers que représentent les produits dangereux et à la communication des données de santé et de sécurité qui figurent sur les étiquettes et dans les fiches de données de sécurité.

#### *Choix de l'instrument*

Compte tenu du fait que Santé Canada a déjà intégré et mis en œuvre les dispositions de la cinquième édition révisée du SGH dans le *Règlement sur les produits*

options were considered. Non-regulatory options such as voluntary industry compliance through guidance would create confusion as this would not be consistent with current regulatory requirements. The following two regulatory options were considered:

**Option 1. Status quo – Retain the fifth revised edition of the GHS in the *Hazardous Products Regulations* (no adoption of the seventh revised edition)**

Having the *Hazardous Products Regulations* continue to be based on the fifth revised edition of the GHS would fail to benefit Canadian employers and workers from the health and safety advantages afforded by the improved global standard for classifying workplace hazardous products.

Furthermore, the United States, which is Canada's largest trading partner, is in the process of moving forward with the adoption of the seventh revised edition. If Canada were not to proceed with the proposed amendments, in addition to not meeting Canada's international commitment under the Regulatory Cooperation Council, it would create costs for industry due to eventual misalignment.

**Option 2. Adopt the seventh revised edition of the GHS in alignment with the United States to the degree possible within Canada's legal and health and safety frameworks**

In consideration of the importance of implementing the seventh revised edition of the GHS while at the same time ensuring no loss of current worker protections in Canada, this option is recommended. This option would allow Health Canada to include additional necessary provisions but would also help to ensure that Canada remains in alignment with the United States, to the extent possible, in terms of the manner in which workplace hazardous products (or hazardous chemicals, as known in the United States) are classified and hazards are communicated. This would also provide additional assurances that more comprehensive and more detailed health and safety information will be provided to Canadian employers and workers.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

Taking into consideration the cost estimates provided by industry associations in response to two questionnaires

*dangereux*, seules des options réglementaires ont été envisagées. Les options non réglementaires, telles que la conformité volontaire de l'industrie à des lignes directrices, créeraient de la confusion, car elles n'iraient pas dans le sens des exigences réglementaires actuelles. Les deux options réglementaires suivantes ont donc été envisagées :

**Option 1. Statu quo – Conservation des dispositions de la cinquième édition révisée du SGH dans le *Règlement sur les produits dangereux* (non-adoption des dispositions de la septième édition révisée)**

Conserver pour fondement du *Règlement sur les produits dangereux* la cinquième édition révisée du SGH éliminerait la possibilité pour les employeurs et les travailleurs canadiens d'obtenir les avantages de santé et de sécurité qu'offre la norme mondiale améliorée de classification des produits dangereux en milieu de travail.

De plus, les États-Unis, le plus important partenaire commercial du Canada, ont décidé d'aller de l'avant et adopteront les dispositions de la septième édition révisée. Si le Canada ne procédait pas aux modifications proposées, en plus de se trouver en défaut de l'engagement international du Canada dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation, il provoquerait un défaut d'harmonisation qui risquerait d'entraîner des coûts pour l'industrie.

**Option 2. Adoption des dispositions de la septième édition révisée du SGH de la même manière que les États-Unis, dans la mesure que permettent les régimes juridique et de santé et de sécurité du Canada**

Compte tenu, d'une part, de l'importance de mettre en œuvre la septième édition révisée du SGH et, d'autre part, de ne faire perdre aux travailleurs canadiens aucune des protections dont ils jouissent, nous recommandons cette option. Celle-ci permettrait à Santé Canada d'inclure les dispositions supplémentaires nécessaires et permettrait de faire en sorte que le Canada demeure en harmonie avec les États-Unis, dans la mesure du possible, en ce qui concerne le mode de classification des produits dangereux en milieu de travail (ou des produits chimiques dangereux [*hazardous chemicals*], comme on les appelle aux États-Unis) et le mode de communication des dangers. La mise en œuvre apporterait aussi aux employeurs et aux travailleurs canadiens une assurance accrue de recevoir des renseignements de santé et de sécurité plus complets et détaillés.

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

En tenant compte des évaluations des coûts qu'ont fournies les associations sectorielles en réponse aux deux

distributed by Health Canada during 2018, this regulatory proposal was determined to have a significant cost and, therefore, a full cost-benefit analysis was conducted. This cost-benefit analysis characterized the quantitative costs and qualitative benefits of the implementation of the seventh revised edition of the GHS.

### Cost of the regulatory proposal

If approved, the regulatory proposal would impose costs on suppliers who sell or import hazardous products intended for use, handling or storage in Canadian workplaces. For Canadian suppliers who sell products in both Canada and the United States, these costs would be incurred anyway, regardless of the proposed amendments to the Canadian regulations, given the adoption of the seventh revised edition by the United States. Therefore, the described costs should be considered as an estimate of the upper boundary of costs, rather than as the actual incremental costs that could be associated with the proposed Regulations. The incremental costs may be considerably less than the described costs (“incremental” refers to costs that suppliers would face due to the proposed regulatory amendments that are over and above the costs they would face in the absence of regulatory amendments).

To gather data on the anticipated costs, a questionnaire was distributed to industry stakeholders through correspondence with seven supplier associations that are members of the WHMIS Current Issues Committee. These supplier associations have well over 200 core members and additional affiliate members focused in the sectors responsible for supplying and using workplace hazardous products in Canada. A modified version of the questionnaire was distributed to representatives of the animal feed industry.

Assumptions made for the cost-benefit analysis include the following:

- the amendments to the *Hazardous Products Regulations* would come into force at the beginning of 2021, with a two-year transition period;
- suppliers would have two years (spanning 2021 and 2022) to bring product classifications, safety data sheets and labels into compliance with the proposed amendments;
- apart from official language requirements and other variances between the *Hazardous Products Regulations* and the U.S. Hazard Communication Standard that have existed since 2015, suppliers who import hazardous products from the United States would not need

questionnaires transmis par Santé Canada en 2018, il a été déterminé que ce projet de règlement aurait un coût considérable. Par conséquent, une analyse coûts-avantages approfondie a été préparée. Cette analyse coûts-avantages a permis de caractériser les coûts, sur le plan quantitatif, et les avantages, sur le plan qualitatif, de la mise en œuvre de la septième édition révisée du SGH.

### Coût du projet de règlement

Le projet de règlement, s’il était approuvé, entraînerait des coûts pour les fournisseurs qui vendent ou importent des produits dangereux destinés à l’utilisation, à la maintenance ou à l’entreposage dans les lieux de travail canadiens. Lorsque les États-Unis adopteront les dispositions de la septième édition révisée, ces coûts devraient être engagés de toute manière par les fournisseurs canadiens qui vendent des produits à la fois au Canada et aux États-Unis, indépendamment des modifications proposées à la réglementation canadienne. Par conséquent, les coûts énoncés devraient être considérés comme une évaluation de la limite supérieure des coûts, plutôt qu’une évaluation des coûts réels complémentaires associés au règlement proposé. Les coûts complémentaires pourraient être considérablement inférieurs aux coûts énoncés (le terme « complémentaire » désigne des coûts que subiraient les fournisseurs en raison des modifications réglementaires proposées, qui sont au-delà des coûts qu’ils subiraient en l’absence de modifications réglementaires).

Afin de recueillir des données sur les coûts prévus, un questionnaire a été transmis aux intervenants de l’industrie au moyen de messages envoyés à sept associations de fournisseurs qui sont membres du Comité des questions actuelles du SIMDUT. Le nombre de membres principaux de ces associations de fournisseurs qui œuvrent dans des secteurs responsables de la fourniture et de l’utilisation de produits dangereux en milieu de travail au Canada est bien supérieur à 200, et les associations comptent en plus des membres affiliés. Une version modifiée du questionnaire a été transmise aux représentants de l’industrie de l’alimentation animale.

Les hypothèses qui ont servi de fondement à l’analyse coûts-avantages sont les suivantes :

- les modifications du *Règlement sur les produits dangereux* entreraient en vigueur au début de 2021, et une période de transition de deux ans serait prévue;
- les fournisseurs auraient donc deux ans (2021 et 2022) pour rendre le classement de leurs produits, les fiches de données de sécurité et les étiquettes conformes aux modifications proposées;
- les fournisseurs qui importent des produits dangereux des États-Unis n’auront pas à apporter de changements à la classification des produits, aux étiquettes et aux fiches de données de sécurité (mais devront néanmoins respecter les exigences en matière de langues officielles

to make changes to product classifications, labels, or safety data sheets;

- distributors would not need to make changes to product classifications, labels or safety data sheets because the changes would be made by manufacturers or importers of hazardous products;
- employers would begin to train production workers and managers in 2021 and this would continue until the end of 2022;
- there would be no incremental costs to government; and
- economic benefits and worker health and safety benefits would begin in 2023.

Twenty completed questionnaires were received from individual companies that are expected to be generally representative of companies that manufacture, sell or import a range of hazardous products. These completed questionnaires provided data on the expected costs of the proposed amendments, including monetized estimates of the costs associated with re-evaluating products, reclassifying products as necessary, revising labels, revising safety data sheets, and training workers and managers. Various other costs were also captured, including costs of updating computer systems, making updates to existing confidential business information claims, filing new confidential business information claims, relabelling existing stocks of products, and disposing of unused labels that would no longer be compliant.

The following business sectors are expected to be among the most impacted initially by this regulatory proposal:

- mining, quarrying, and oil and gas extraction;
- petroleum and coal product manufacturing;
- chemical manufacturing;
- plastics and rubber products manufacturing;
- non-metallic mineral product manufacturing;
- primary metal manufacturing; and
- animal feed manufacturing.

In addition, it is anticipated that initial costs will be faced by all workplaces where hazardous products are used, handled or stored, because workers and managers would need to be trained on the changes to the WHMIS system resulting from the proposed amendments. At the same

et les autres écarts qui existent depuis 2015 entre le *Règlement sur les produits dangereux* et la norme Hazard Communication Standard des États-Unis);

- les distributeurs n'auraient pas besoin de modifier les classifications, les étiquettes ou les fiches de données de sécurité des produits, car les modifications seraient apportées par les fabricants ou les importateurs de produits dangereux;
- les employeurs commenceraient à former les travailleurs et les gestionnaires de la production en 2021, et ces efforts se poursuivraient jusqu'à la fin de 2022;
- il n'y aurait pas de coûts complémentaires pour le gouvernement;
- les avantages économiques prévus et les avantages prévus pour les travailleurs en matière de santé et de sécurité seraient perçus à compter de 2023.

Vingt entreprises ont répondu aux questionnaires et les ont retournés. Ces entreprises devraient représenter, en général, les entreprises qui fabriquent, vendent ou importent une gamme de produits dangereux. Les données recueillies portent sur les coûts prévus des modifications proposées, y compris sur ce que coûterait, en argent, la réévaluation des produits, la nouvelle classification des produits, selon les besoins, la révision des étiquettes, la révision des fiches de données de sécurité et la formation des travailleurs et des gestionnaires. Divers autres coûts ont également été notés, entre autres ceux associés à la mise à jour des systèmes informatiques et des demandes existantes de dérogation à l'obligation de fournir des renseignements commerciaux confidentiels, à la présentation de nouvelles demandes de dérogation, au réétiquetage des stocks existants de produits, et à l'élimination des étiquettes inutilisées qui ne seraient plus conformes aux exigences réglementaires.

On s'attend à ce que les secteurs commerciaux qui suivent soient initialement parmi les plus touchés par le projet de règlement :

- l'exploitation minière et des carrières, ainsi que l'extraction pétrolière et gazière;
- la fabrication de produits du pétrole et du charbon;
- la fabrication de produits chimiques;
- la fabrication de produits en plastique et en caoutchouc;
- la fabrication de produits minéraux non métalliques;
- la fabrication des métaux de première fusion;
- la fabrication d'aliments pour animaux.

On s'attend aussi à ce qu'il y ait initialement des coûts à assumer dans tous les milieux de travail où des produits dangereux sont utilisés, manipulés ou entreposés, car il faudra que les travailleurs et les gestionnaires soient formés au sujet des changements apportés au SIMDUT à la

time, employers would be likely to see accrued benefits as a result of workers receiving more comprehensive and more detailed hazard communication information and consequently, fewer workplace injuries and illnesses.

To develop the total national cost estimate for Canadian businesses, the questionnaire responses were used to estimate the cost associated with each type of incremental expense that would be incurred as a result of the proposed regulatory amendments. With regard to the cost of revising safety data sheets, based on the responses from companies who provided data, three cost estimates were applied, including a low-end estimate, a central (most likely) estimate, and a high-end estimate. These estimates were the following:

- a low-end estimate of \$40 per safety data sheet;
- a central (most likely) estimate of \$85 per safety data sheet; and
- a high-end estimate of \$130 per safety data sheet.

It was noted that some safety data sheets would not cost much to revise while others would cost more, depending on the extent of revisions required and on whether computer systems, in-house resources or outsourced approaches are used to make the required changes. The central (most likely) cost estimate was used (i.e. the average cost of revising a safety data sheet was calculated to be \$85), and it was estimated that approximately 205 000 safety data sheets would need to be revised in Canada in 2021.<sup>1</sup> Using this information, a national one-time cost estimate associated with revising safety data sheets of \$17.4 million was calculated.

A similar approach was used to develop the national cost estimate associated with revising labels. There were no data available to estimate the total number of labels in Canada that would need to be revised. Therefore, for this calculation, the cost-benefit analysis identified the questionnaires where respondents provided estimates of the cost of revising a safety data sheet and label, and the total number of safety data sheets and labels that their business

suite des modifications proposées. En même temps, les employeurs tireraient vraisemblablement des avantages accrus des modifications, car les travailleurs recevraient des renseignements plus complets et plus détaillés sur les dangers et, par conséquent, souffriraient moins fréquemment de blessures et de maladies professionnelles.

Aux fins de l'évaluation des coûts nationaux totaux pour les entreprises canadiennes, on a estimé, au moyen des réponses reçues aux questionnaires, le coût associé à chaque type complémentaire de dépense engagée par suite des modifications réglementaires proposées. Concernant le coût de la révision des fiches de données de sécurité, en fonction des réponses reçues des entreprises qui ont fourni des données, trois évaluations de coûts ont été utilisées, soit une évaluation faible, une évaluation moyenne (la plus probable) et une évaluation élevée. Ces évaluations étaient les suivantes :

- une évaluation faible de 40 \$ par fiche de données de sécurité;
- une évaluation moyenne (la plus probable) de 85 \$ par fiche de données de sécurité;
- une évaluation élevée de 130 \$ par fiche de données de sécurité.

Il a été constaté que certaines fiches de données de sécurité ne coûteraient pas cher à réviser, tandis que d'autres coûteraient davantage. Cela dépend de l'ampleur des révisions requises et si l'on utilise des systèmes informatiques, des ressources internes ou des approches externalisées pour faire ces révisions. L'évaluation moyenne (la plus probable) a été utilisée (c'est-à-dire que le coût moyen de la révision d'une fiche de données de sécurité a été estimé à 85 \$) et on a calculé qu'il faudrait réviser environ 205 000 fiches de données de sécurité au Canada en 2021<sup>1</sup>. À partir de ces chiffres, on a établi à 17,4 millions de dollars le coût ponctuel à l'échelle du pays de la révision des fiches de données de sécurité.

Une approche semblable a été utilisée pour l'évaluation des coûts nationaux associés à la révision des étiquettes. Aucune donnée n'était disponible pour l'évaluation du nombre total d'étiquettes au Canada qu'il faudrait réviser. Alors, pour effectuer ce calcul, l'analyse coûts-avantages a identifié les questionnaires pour lesquelles les répondants ont fourni des évaluations du coût de la révision d'une fiche de données de sécurité et d'une étiquette et du

<sup>1</sup> This estimate was based on data published in the Hazard Communication – Final Rule (U.S. Federal Register, Volume 77, Number 58, March 26, 2012) and on data provided by the Canadian animal feed sector in response to a questionnaire distributed in January 2020. It was assumed that the number of safety data sheets prepared in Canada would be 10% that of the United States (reflecting relative gross domestic products) and that the number of safety data sheets would increase annually at a rate of 2%, to reflect economic growth.

<sup>1</sup> Ces chiffres s'appuient sur les données reçues du secteur canadien des aliments pour animaux en réponse à un questionnaire distribué en janvier 2020 et sur celles publiées dans la décision Hazard Communication – Final Rule (U.S. Federal Register, Volume 77, Number 58, March 26, 2012). En ce qui concerne les données publiées dans la décision Hazard Communication – Final Rule, l'hypothèse était que le nombre de fiches de données de sécurité préparées au Canada correspondrait à environ 10 % du nombre de fiches américaines (ce qui reflète le rapport du produit intérieur brut canadien au produit intérieur brut américain) et que le nombre de fiches de données de sécurité augmenterait de 2 % par année, suivant la croissance économique.

would need to revise. Based on the responses to the April 2019 survey provided by individual companies, the total cost of safety data sheet revisions for these businesses was estimated to be \$5.1 million and the total cost of label revisions was estimated to be \$3.6 million. This suggests that label revision costs are approximately 28% less than safety data sheet revision costs. Therefore, it was assumed that label revision costs are approximately 28% less than safety data sheet revision costs. Using the central (most likely) cost estimate of \$85 per safety data sheet and extrapolating to the national level, the national one-time cost estimate associated with revising labels was calculated to be \$12.6 million (72% of \$17.4 million, with rounding to three significant digits).

Similarly, there were no data available to estimate the total number of products in Canada that would need to be re-evaluated. Therefore, for this calculation, the cost-benefit analysis identified the questionnaires where respondents provided estimates of the cost of re-evaluating products and the total number of products that their business would need to re-evaluate and reclassify, as necessary. Based on the responses to the April 2019 survey provided by individual companies, the total cost of safety data sheet revisions for these businesses was estimated to be \$5.1 million and the total cost of product re-evaluations and reclassifications was estimated to be \$3.7 million. This suggests that product re-evaluation and reclassification costs are approximately 26% less than safety data sheet revision costs. Therefore, it was assumed that product re-evaluation and reclassification costs are approximately 26% less than safety data sheet revision costs. Using the central (most likely) cost estimate of \$85 per safety data sheet and extrapolating to the national level, the national one-time cost estimate associated with product re-evaluations and reclassifications was calculated to be \$12.9 million (74% of \$17.4 million).

With regard to training employees, based on the questionnaire responses and on correspondence received from the federal, provincial and territorial occupational safety and health government agencies, it was assumed that on the average, 20 minutes of additional training would be provided to production workers. The number of production workers was estimated at 1.1 million and this resulted in a national one-time cost estimate of \$10.1 million for training production workers. Based on the questionnaire responses, it was assumed that health and safety managers would require about 2 hours of training. The number of health and safety managers was estimated at 85 000 and this resulted in a national one-time cost estimate of \$8.5 million for training managers. The other miscellaneous costs identified by businesses (including costs of updating computer systems, making updates to existing

nombre total de fiches de données de sécurité et d'étiquettes que leur entreprise aurait besoin de réviser. En fonction des réponses au sondage du mois d'avril 2019 fourni par des entreprises, le coût total de la révision des fiches de données de sécurité pour ces entreprises a été évalué à 5,1 millions de dollars, et le coût total de la révision des étiquettes, à 3,6 millions de dollars. Cela permet d'évaluer le coût de la révision des étiquettes à environ 28 % de moins que celui de la révision des fiches de données de sécurité. Par conséquent, on a présumé que les coûts de la révision des étiquettes sont inférieurs d'environ 28 % aux coûts de révision des fiches de données de sécurité. En utilisant l'évaluation moyenne de coûts (la plus probable) de 85 \$ par fiche de données de sécurité, on a extrapolé à l'échelle nationale pour évaluer le coût ponctuel au pays associé à la révision des étiquettes à 12,6 millions de dollars (72 % de 17,4 millions de dollars, le résultat a été arrondi à trois chiffres significatifs).

De la même façon, aucune donnée n'était accessible pour l'estimation du nombre total de produits au Canada devant être réévalués. Alors, pour effectuer ce calcul, l'analyse coûts-avantages a identifié les questionnaires pour lesquelles les répondants ont fourni des évaluations du coût de la réévaluation des produits et du nombre total de produits que leur entreprise aurait besoin de réévaluer et de reclasser, le cas échéant. En fonction des réponses au sondage du mois d'avril 2019 fourni par des entreprises, le coût total de la révision des fiches de données de sécurité pour ces entreprises a été évalué à 5,1 millions de dollars, et le coût total de la réévaluation et de la reclassification des produits, à 3,7 millions de dollars. On peut en déduire que la réévaluation et la reclassification des produits coûtent environ 26 % de moins que la révision des fiches de données de sécurité. Par conséquent, on a présumé que les coûts de réévaluation et de reclassification des produits sont inférieurs d'environ 26 % aux coûts de révision des fiches de données de sécurité. En utilisant l'évaluation moyenne de coûts (la plus probable) de 85 \$ par fiche de données de sécurité, on a extrapolé à l'échelle nationale pour évaluer à 12,9 millions de dollars (74 % de 17,4 millions de dollars) les coûts ponctuels nationaux associés à la réévaluation et à la reclassification des produits.

En ce qui concerne la formation des employés, en fonction des réponses aux questionnaires et de messages reçus des organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux de santé et de sécurité au travail, on a émis l'hypothèse selon laquelle il faudrait donner aux travailleurs de la production en moyenne 20 minutes de formation supplémentaire. Le nombre de travailleurs de la production ayant été évalué à 1,1 million, on estime à 10,1 millions de dollars le coût ponctuel national de la formation des travailleurs de la production. En fonction des réponses aux questionnaires, il est présumé qu'il faudrait aux gestionnaires de la santé et de la sécurité environ 2 heures de formation. Le nombre de gestionnaires responsables de la santé et de la sécurité a été évalué à 85 000, et le coût ponctuel national de la formation de ces personnes a été évalué à 8,5 millions de dollars. Les autres coûts divers qu'ont indiqués les

confidential business information claims, filing new confidential business information claims, and disposing of unused inventories of labels) were not extrapolated to the national level because the available data did not permit this extrapolation.

By adding up all of the above-mentioned itemized national cost estimates, the total national cost to Canadian businesses was \$61.5 million. However, there is a large degree of uncertainty in this estimate owing to the small sample size and the variability in identified impacts by individual businesses. A discounted annual rate of 7% was applied. Based on this, the estimated total present value costs of the regulatory proposal would be \$52.0 million over a 10-year period. This translates to an annualized average cost of \$7.4 million.

The cost-benefit analysis was finalized in March 2020 and is available upon request to the departmental contact, found below in the “Implementation, compliance and enforcement, and service standards” section.

#### Cost-benefit statement

Number of years: 10 (from 2021 to 2030)  
Base year for costing: 2019  
Present value base year: 2019  
Discount rate: 7%

Monetized costs

entreprises (dont les coûts de la mise à jour des systèmes informatiques et des demandes existantes de dérogation à l'obligation de divulguer des renseignements commerciaux confidentiels, de présentation des nouvelles demandes de dérogation et d'élimination des étiquettes inutilisées) n'ont pas été extrapolés à l'échelle nationale, car les données pour ce faire étaient insuffisantes.

La somme de tous les coûts susmentionnés a pour résultat un coût national total pour les entreprises canadiennes de 61,5 millions de dollars. Cependant, cette évaluation comporte une grande part d'incertitude, compte tenu de la faible taille de l'échantillon et de l'avis très divers des entreprises quant à l'ampleur des répercussions du projet. Un taux annuel d'actualisation de 7 % a été appliqué. Sur cette base, le coût total en valeur actualisée de ce projet de règlement est estimé à 52 millions de dollars sur une période de 10 ans. Cela se traduit par un coût moyen annualisé de 7,4 millions de dollars.

Les derniers détails de l'analyse coûts-avantages ont été mis au point en mars 2020, et il est possible de consulter l'analyse sur demande. Il s'agit de communiquer avec la personne-ressource au sein du Ministère, dont les coordonnées figurent ci-dessous dans la section « Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service ».

#### Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (de 2021 à 2030)  
Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019  
Année de référence de la valeur actualisée : 2019  
Taux d'actualisation : 7 %

Coûts monétarisés

**Table 1: Cost statement (2019\$)**

Impacted Stakeholder	Description of Costs	Base Year: 2021	Other Relevant Years: 2022	Final Year: 2030	Total (Present Value)	Annualized Value
Industry	Safety data sheet revisions	\$7,600,000	\$7,100,000	\$0	\$14,700,000	\$2,100,000
	Label revisions	\$5,500,000	\$5,100,000	\$0	\$10,600,000	\$1,500,000
	Product re-evaluation	\$5,600,000	\$5,300,000	\$0	\$10,900,000	\$1,600,000
	Worker training	\$4,400,000	\$4,100,000	\$0	\$8,500,000	\$1,200,000
	Manager training	\$3,700,000	\$3,500,000	\$0	\$7,200,000	\$1,000,000
	<b>Total costs</b>	<b>\$26,900,000</b>	<b>\$25,100,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$52,000,000</b>	<b>\$7,400,000</b>

Notes:

- The cost-benefit analysis did not include any risk assessment and all impacts that were quantified were also monetized.
- The costs to industry summarized in this table include costs associated with re-evaluating products, reclassifying products as necessary, revising labels and safety data sheets, and training workers and managers. The values for each of these itemized costs were rounded to two significant figures.
- It is expected that the Government of Canada will not experience incremental costs as a result of the regulatory proposal (i.e. costs associated with implementing the proposal, developing training materials, etc., would be factored into the Department's regular operating budget).
- The health and safety benefits of the regulatory proposal to Canadian workers could not be quantified or monetized (see description below).

**Tableau 1 : Relevé des coûts (en \$ de 2019)**

Intervenant touché	Description des coûts	Année de référence : 2021	Autres années pertinentes : 2022	Dernière année : 2030	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Industrie	Révision des fiches de données de sécurité	7 600 000 \$	7 100 000 \$	0 \$	14 700 000 \$	2 100 000 \$
	Révision des étiquettes	5 500 000 \$	5 100 000 \$	0 \$	10 600 000 \$	1 500 000 \$
	Réévaluation des produits	5 600 000 \$	5 300 000 \$	0 \$	10 900 000 \$	1 600 000 \$
	Formation des travailleurs	4 400 000 \$	4 100 000 \$	0 \$	8 500 000 \$	1 200 000 \$
	Formation des gestionnaires	3 700 000 \$	3 500 000 \$	0 \$	7 200 000 \$	1 000 000 \$
	<b>Total des coûts</b>	<b>26 900 000 \$</b>	<b>25 100 000 \$</b>	<b>0 \$</b>	<b>52 000 000 \$</b>	<b>7 400 000 \$</b>

## Notes :

1. L'analyse coûts-avantages ne comporte pas d'évaluation des risques et toutes incidences quantifiées ont également été monétisées.
2. Les coûts pour l'industrie résumés dans le tableau comprennent des coûts associés à la réévaluation des produits, à la reclassification des produits au besoin, à la révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité, ainsi qu'à la formation des travailleurs et des gestionnaires. La valeur de chacun des coûts a été arrondie à deux chiffres significatifs.
3. Le gouvernement du Canada ne devrait avoir aucun coût complémentaire à assumer par suite de la mise en œuvre du projet de règlement (c'est-à-dire qu'aucun coût associé à la mise en œuvre du projet, à l'élaboration de documents de formation, etc. ne serait pris en compte dans le budget de fonctionnement ordinaire du Ministère).
4. Les avantages du projet de règlement pour les travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité n'ont pas pu être quantifiés et monétisés (voir la description ci-dessous).

The cost-benefit analysis also provided data on the cost breakdown by business size, as well as how impacts may be distributed across the regions in Canada (Tables 2.1 and 2.2). The regional analysis was undertaken by examining the distribution of North American Industry Classification System (NAICS) code 324 (Petroleum and Coal Product Manufacturing) and NAICS code 325 (Chemical Manufacturing) across Canada. Based on data reported in a previous economic analysis of proposed changes to the U.S. Hazard Communication Standard, prepared in September 2009,<sup>2</sup> it is expected that these two sectors would face a large portion of product re-evaluation costs and costs of revising labels and safety data sheets. Based on data from [Canadian Industry Statistics](#), with regard to NAICS codes 324 and 325, the distribution of establishments in these two sectors is relatively similar to the distribution of population across Canada. Therefore, no disproportionate regional impacts are anticipated.

L'analyse coûts-avantages a aussi produit des données sur le détail des coûts selon la taille de l'entreprise, de même que sur la façon dont les incidences pourraient être distribuées dans les régions du Canada (tableaux 2.1 et 2.2). On a entrepris l'analyse régionale par un examen de la distribution du code 324 (fabrication de produits du pétrole et du charbon) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) et du code 325 (fabrication de produits chimiques) du SCIAN au Canada. En fonction des données d'une analyse économique antérieure des modifications proposées à la norme Hazard Communication Standard des États-Unis préparée en septembre 2009<sup>2</sup>, ces deux secteurs devraient assumer une importante part des coûts de réévaluation des produits et des coûts de révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité. En fonction des données provenant des [Statistiques relatives à l'industrie canadienne](#), en ce qui concerne les codes 324 and 325 du SCIAN, la distribution des établissements des deux secteurs est relativement semblable à la distribution de la population au Canada. Par conséquent, aucune incidence régionale disproportionnée n'est prévue.

<sup>2</sup> Policy, Planning, and Evaluation Inc. (September 30, 2009). Data and Analysis in Support of an Economic Analysis of Proposed Changes to the OSHA Hazard Communication Standard - Revised Final Report. This report estimated that, in 2009, 880 000 safety data sheets were prepared in the United States, and of these, 740 000 were prepared for specific sectors of the chemical industry including NAICS codes 324 and 325.

<sup>2</sup> Policy, Planning, and Evaluation Inc. (30 septembre 2009). Data and Analysis in Support of an Economic Analysis of Proposed Changes to the OSHA Hazard Communication Standard - Revised Final Report. Selon ce rapport, 880 000 fiches de données de sécurité ont été préparées aux États-Unis en 2009, dont 740 000 pour des secteurs particuliers de l'industrie chimique, incluant ceux visés par les codes 324 et 325 du SCIAN.



**Table 2.1: Quantified impacts (costs) – Breakdown by business size (2019\$)**

Impacts (Costs) on Businesses	Base Year: 2021	Other Relevant Years: 2022	Final Year: 2030	Total (Present Value)	Annualized Average
Small firms	\$28,300,000	\$28,300,000	\$0	\$47,800,000	\$6,800,000
Medium-sized firms	\$2,200,000	\$2,200,000	\$0	\$3,600,000	\$500,000
Large firms	\$300,000	\$300,000	\$0	\$500,000	\$100,000
<b>Total</b>	<b>\$30,800,000</b>	<b>\$30,800,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$52,000,000</b>	<b>\$7,400,000</b>

Note: The figures shown in the first two columns are non-discounted values. In the last two columns, these are discounted values and the discount rate was 7%.

**Tableau 2.1 : Détail des incidences quantifiées (coûts) par taille d'entreprise (en \$ de 2019)**

Incidences sur les entreprises (coûts)	Année de référence : 2021	Autre année pertinente : 2022	Dernière année : 2030	Total (valeur actualisée)	Moyenne annualisée
Petites entreprises	28 300 000 \$	28 300 000 \$	0 \$	47 800 000 \$	6 800 000 \$
Entreprises de taille moyenne	2 200 000 \$	2 200 000 \$	0 \$	3 600 000 \$	500 000 \$
Grandes entreprises	300 000 \$	300 000 \$	0 \$	500 000 \$	100 000 \$
<b>Total</b>	<b>30 800 000 \$</b>	<b>30 800 000 \$</b>	<b>0 \$</b>	<b>52 000 000 \$</b>	<b>7 400 000 \$</b>

Note : Les chiffres indiqués dans les deux premières colonnes correspondent à des valeurs non actualisées. Ceux des deux dernières colonnes correspondent à des valeurs actualisées au taux de 7%.

**Table 2.2: Quantified impacts (costs) – Breakdown across the regions in Canada (2019\$)**

Impacts by Region	Base Year: 2021	Other Relevant Years: 2022	Final Year: 2030	Total (Present Value)	Annualized Average
Atlantic	\$900,000	\$900,000	\$0	\$1,600,000	\$200,000
Quebec	\$8,200,000	\$8,200,000	\$0	\$13,900,000	\$2,000,000
Ontario	\$12,300,000	\$12,300,000	\$0	\$20,800,000	\$3,000,000
Prairies	\$5,400,000	\$5,400,000	\$0	\$9,200,000	\$1,300,000
British Columbia	\$3,900,000	\$3,900,000	\$0	\$6,500,000	\$900,000
Territories	\$0	\$0	\$0	\$100,000	\$0.0
<b>Total</b>	<b>\$30,800,000</b>	<b>\$30,800,000</b>	<b>\$0</b>	<b>\$52,000,000</b>	<b>\$7,400,000</b>

Note: The figures shown in the first two columns are non-discounted values. In the last two columns, these are discounted values and the discount rate was 7%.

**Tableau 2.2 : Détail des incidences quantifiées (coûts) selon la région du Canada (en \$ de 2019)**

Incidences par région	Année de référence : 2021	Autre année pertinente : 2022	Dernière année : 2030	Total (valeur actualisée)	Moyenne annualisée
Atlantique	900 000 \$	900 000 \$	0 \$	1 600 000 \$	200 000 \$
Québec	8 200 000 \$	8 200 000 \$	0 \$	13 900 000 \$	2 000 000 \$
Ontario	12 300 000 \$	12 300 000 \$	0 \$	20 800 000 \$	3 000 000 \$
Prairies	5 400 000 \$	5 400 000 \$	0 \$	9 200 000 \$	1 300 000 \$
Colombie-Britannique	3 900 000 \$	3 900 000 \$	0 \$	6 500 000 \$	900 000 \$
Territoires	0.0 \$	0.0 \$	0 \$	100 000 \$	0.0 \$
<b>Total</b>	<b>30 800 000 \$</b>	<b>30 800 000 \$</b>	<b>0 \$</b>	<b>52 000 000 \$</b>	<b>7 400 000 \$</b>

Note : Les chiffres indiqués dans les deux premières colonnes correspondent à des valeurs non actualisées. Ceux des deux dernières colonnes correspondent à des valeurs actualisées au taux de 7 %.

Notwithstanding the initial costs expected to be incurred during the first two years after the proposed amendments come into force, the regulatory proposal has received support from industry. All respondents to the April 2019 questionnaire that was distributed to supplier representatives of the Current Issues Committee expressed their support for the proposed amendments. They noted that failing to update the Canadian regulations to maintain alignment with the United States would ultimately impose more significant costs on suppliers of hazardous products because they would be required to prepare two sets of labels and safety data sheets for certain products in order to be able to market them in both countries.

#### Benefits of the regulatory proposal

If approved, this regulatory proposal is expected to result in health and safety benefits to Canadian workers as well as economic benefits to Canadian businesses. There is not enough evidence to support quantification and subsequent monetization of the health and safety benefits of the regulatory proposal to Canadian workers. No data are available to quantify or monetize the expected reduction in injuries, acute and chronic illnesses, or fatalities in the workplace. Available data do not allow quantification of the extent to which injuries, illnesses, and fatalities that are associated with exposure to hazardous products occur in Canadian workplaces. Nor is reliable information available on the extent to which each of these would be reduced by adopting the proposed amendments. Therefore, a qualitative analysis of the health and safety benefits of the regulatory proposal was included in the cost-benefit analysis.

En dépit des coûts initiaux prévus au cours des deux premières années à compter de l'entrée en vigueur des modifications proposées, le projet de règlement a reçu l'appui des représentants de l'industrie. Toutes les entreprises qui ont répondu au questionnaire qui a été transmis aux représentants des fournisseurs du Comité des questions actuelles en avril 2019 ont indiqué être favorables aux modifications proposées. Les répondants ont précisé qu'en l'absence d'une mise à jour du règlement canadien en vue du maintien de l'harmonisation avec les États-Unis, les coûts à assumer pour les fournisseurs de produits dangereux seraient en fin de compte plus importants, car ceux-ci seraient obligés de préparer deux ensembles d'étiquettes et de fiches de données de sécurité pour certains produits afin de pouvoir les commercialiser des deux côtés de la frontière canado-américaine.

#### Avantages du projet de règlement

Dans le cas où il serait approuvé, le projet de règlement devrait produire des avantages en matière de santé et de sécurité pour les travailleurs canadiens, ainsi que des avantages économiques pour les entreprises canadiennes. Les données qui permettraient la quantification, puis la monétisation des avantages du projet de règlement sur le plan de la santé et de la sécurité pour les travailleurs canadiens sont insuffisantes. Aucune donnée ne permet de quantifier et de monétiser la diminution prévue des blessures, des maladies aiguës et chroniques et des décès au travail. Les données disponibles ne permettent pas de quantifier la mesure dans laquelle des blessures, des maladies ou des décès associés à l'exposition à un produit dangereux se produisent dans les milieux de travail canadiens. Il n'y a pas non plus de données fiables sur la mesure dans laquelle l'adoption des modifications proposées réduirait les décès et les effets sur la santé. Par conséquent, on a plutôt inclus dans l'analyse coûts-avantages une analyse qualitative des avantages du projet de règlement en matière de santé et de sécurité.

It is expected that, by providing increased health and safety benefits to Canadian workers, these regulatory amendments would translate into

- fewer workplace injuries;
- fewer acute illnesses from short-term exposure to hazardous products;
- fewer chronic illnesses from long-term exposure to hazardous products; and
- fewer fatalities from injuries and illnesses.

#### Health and safety benefits

The following elements of the regulatory proposal are expected to provide increased health and safety benefits and protections to Canadian workers:

- (i) Changes to the classification procedures for a few hazard classes will help to ensure that products are being classified more appropriately, to better reflect the hazards they pose (this applies to water-activated toxicants, flammable gases and pyrophoric gases);
- (ii) For selected hazard classes and categories or subcategories, there will be more comprehensive and more detailed precautionary statements provided on labels and safety data sheets that will help to better protect workers from the hazards associated with products classified in the affected hazard classes and categories or subcategories;
- (iii) While not currently covered under the Hazardous Products Regulations, aerosols that are non-flammable still pose a potential hazard because they may burst if heated. With the adoption of a new hazard category for non-flammable aerosols, hazard communication elements (signal word, hazard statement and precautionary statements) and other health and safety information will be required to be provided on labels and safety data sheets for these products;
- (iv) For flammable gases, new hazard subcategories will be adopted that make the distinction between extremely flammable gases, extremely flammable gases that are pyrophoric, extremely flammable gases that are chemically unstable, highly flammable gases and other flammable gases. With the adoption of these new subcategories, more comprehensive and more detailed hazard statements and precautionary statements will be required to be provided on labels and safety data sheets to help better protect workers from the hazards associated with these products;
- (v) With the adoption of the updates made to the GHS between the fifth and seventh revised editions, including those described in items (ii), (iii) and (iv)

En raison des avantages accrus pour les travailleurs canadiens sur le plan de la santé et de la sécurité, les modifications du règlement devraient avoir pour effet :

- une réduction des blessures au travail;
- une réduction des maladies aiguës causées par une exposition de courte durée à un produit dangereux;
- une réduction des maladies chroniques causées par une exposition de longue durée à un produit dangereux;
- une réduction des décès causés par des blessures et des maladies.

#### Avantages sur le plan de la santé et de la sécurité

Les éléments du projet de règlement qui suivent devraient accroître les avantages et la protection des travailleurs canadiens en matière de santé et de sécurité :

- (i) Pour certaines classes de danger, la modification de la procédure de classification contribuera à une classification plus appropriée des produits, qui correspondra mieux aux dangers qu'ils représentent (cela s'applique aux substances toxiques activées par l'eau, aux gaz inflammables et aux gaz pyrophoriques).
- (ii) Des conseils de prudence plus complets et plus détaillés seront indiqués sur les étiquettes et les fiches de données de sécurité des produits classés dans certaines classes et catégories ou sous-catégories de danger; ils contribueront à une meilleure protection des travailleurs par rapport aux dangers associés aux produits classés dans ces classes et catégories ou sous-catégories.
- (iii) Les aérosols ininflammables, bien que n'étant actuellement pas visés par le Règlement sur les produits dangereux, représentent un danger potentiel, car ils peuvent exploser en cas d'exposition à la chaleur. L'adoption de la nouvelle catégorie de danger des aérosols ininflammables entraînera l'obligation de fournir sur les étiquettes et les fiches de données de sécurité des produits visés des éléments de communication du danger (mention d'avertissement, mention de danger et conseils de prudence) et d'autres données de santé et de sécurité.
- (iv) En ce qui concerne les gaz inflammables, de nouvelles sous-catégories de danger, qui font la distinction entre les gaz extrêmement inflammables, les gaz extrêmement inflammables pyrophoriques, les gaz extrêmement inflammables chimiquement instables, les gaz hautement inflammables et les autres gaz inflammables, seront adoptées. Par conséquent, les mentions de danger et les conseils de prudence sur les étiquettes et les fiches de données de sécurité devront être plus complets et détaillés, afin que les travailleurs soient mieux protégés des dangers associés aux produits visés.

above, more comprehensive and more detailed health and safety information will be required to be provided on product labels and safety data sheets for the benefit of workers; and

- (vi) Several amendments intended to clarify certain provisions or amend certain provisions to better reflect their original intent are expected to result in clearer health and safety information that will be easier for workers to understand.

### Economic benefits

Canadian businesses that import, export, and sell hazardous products intended for use in the workplace are expected to experience economic benefits as a result of the proposed regulatory amendments.<sup>3</sup> Although businesses will initially incur costs to bring product labels and safety data sheets into compliance with the amended *Hazardous Products Regulations*, Canadian companies who sell hazardous products in both Canada and the United States would need to incur these costs anyway, regardless of the proposed regulations, when the United States adopts the GHS (seventh revised edition). The proposed amendments to the *Hazardous Products Regulations* will continue to maintain alignment with the U.S. Hazard Communication Standard, thereby preventing inconsistencies that would require Canadian suppliers to prepare two sets of labels and safety data sheets for some products to be able to market their products in both countries. The regulatory amendments will therefore allow Canadian suppliers to avoid additional costs that they would face if there were different requirements for workplace hazardous products in Canada and the United States.

Over time, it is anticipated that the costs to businesses will be reduced as compared to what they would be if Canada did not update its *Hazardous Products Regulations* to align with the seventh revised edition of the GHS. Once the amended *Hazardous Products Regulations* and the amended U.S. Hazard Communication Standard are

<sup>3</sup> Information for quantifying or monetizing the national extent of these economic benefits to businesses is not available. This is due to complexities surrounding the efficiencies of harmonized hazard identification and communication requirements, data gaps relating to the number of product labels that exist, and uncertainty over the costs of following two sets of requirements for product classifications, labels, and safety data sheets.

- (v) En raison de l'adoption des mises à jour apportées au SGH entre la cinquième et la septième édition révisée, dont les éléments indiqués aux points (ii), (iii) et (iv) ci-dessus, des renseignements de santé et de sécurité plus complets et détaillés devront être fournis sur les étiquettes et les fiches de données de sécurité, à l'avantage des travailleurs.

- (vi) Plusieurs modifications ayant pour but la clarification de certaines dispositions ou leur modification de façon à ce qu'elles correspondent mieux à leur intention originale devraient contribuer à une information plus claire et plus aisée à comprendre pour les travailleurs en matière de santé et de sécurité.

### Avantages économiques

Les entreprises canadiennes qui importent, exportent ou vendent des produits dangereux devant être utilisés en milieu de travail devraient tirer des avantages économiques des modifications réglementaires proposées<sup>3</sup>. Bien que les entreprises subissent initialement des coûts relativement à la mise en conformité des étiquettes et des fiches de données de sécurité des produits au *Règlement sur les produits dangereux* modifié, lorsque les États-Unis adopteront les dispositions de la septième édition révisée, ces coûts devraient être engagés de toute manière par les fournisseurs canadiens qui vendent des produits à la fois au Canada et aux États-Unis, indépendamment des modifications proposées à la réglementation canadienne. Les modifications proposées au *Règlement sur les produits dangereux* continueront de maintenir l'harmonisation avec la norme Hazard Communication Standard des États-Unis, permettant d'éviter des incohérences qui obligeraient les fournisseurs canadiens à préparer deux ensembles d'étiquettes et de fiches de données de sécurité pour certains produits afin de pouvoir les commercialiser des deux côtés de la frontière canado-américaine. Les modifications réglementaires permettront donc aux fournisseurs canadiens d'éviter des coûts supplémentaires auxquels ils seraient confrontés si les exigences relatives aux produits dangereux en milieu de travail étaient différentes au Canada et aux États-Unis.

On s'attend à ce que, au fil du temps, les coûts subis par les entreprises soient inférieurs à ce qu'ils seraient si le Canada ne mettait pas à jour le *Règlement sur les produits dangereux* en vue de l'harmonisation avec la septième édition révisée du SGH. Lorsque le *Règlement sur les produits dangereux* modifié et la norme modifiée

<sup>3</sup> Aucune donnée qui aurait permis la quantification et la monétisation de l'ampleur nationale des avantages économiques pour les entreprises n'est disponible, en raison de ce qui suit : la complexité qui entoure les économies que pourrait engendrer l'harmonisation des exigences de définition et de communication des dangers; les lacunes en matière de données liées au nombre d'étiquettes de produits qui existent; l'incertitude quant aux coûts qu'entraînerait l'obligation de respecter deux ensembles d'exigences en matière de classification des produits, d'étiquetage et de fiche de données de sécurité.

published and come into effect, suppliers will be able to continue to use one label and one safety data sheet per product to meet the hazard communication requirements of both countries, subject to Canada's legal and health and safety frameworks, including official languages requirements. This will generate cost savings and economic benefits for Canadian businesses. Moreover, subject to Canada's legal and health and safety frameworks, including official languages requirements, Canadian suppliers who import hazardous products from the U.S. will not need to make changes to product labels or safety data sheets, so importers will thereby experience cost savings as well.

It is important to consider the significance of continuing to harmonize Canadian requirements for hazardous products with those of our major trading partners. Based on data from [Trade Data Online](#), approximately one half of all Canadian imports (i.e. imports of all goods, not just workplace hazardous products) arrive from the United States.

#### *Small business lens*

The proposed regulatory amendments will have impacts on small businesses; however, limited data are available to identify the anticipated costs. In response to the cost-benefit analysis questionnaire, four submissions were received from small businesses, all in favour of the regulatory proposal to continue aligning the *Hazardous Products Regulations* with the U.S. Hazard Communication Standard.

Based on the limited data available, the cost-benefit analysis estimated that the total compliance costs for small businesses would be approximately \$47,800,000 (expressed in terms of present value). This translates to an annualized average cost of \$6,800,000, as shown in tables 3.1 and 3.2. These values were calculated based on the total present value costs of the regulatory proposal (\$52.0 million, which translates to an annualized average of \$7.4 million), and by taking into consideration that small businesses (1 to 99 employees) comprise approximately 92% of all the businesses in NAICS codes 324 (Petroleum and Coal Product Manufacturing) and 325 (Chemical Manufacturing),<sup>4</sup> two sectors that are expected to be among the most affected in terms of the number of safety data sheets that would require revision. There were insufficient data to estimate the total number of small

Hazard Communication Standard des États-Unis seront publiés et entreront en vigueur, les fournisseurs pourront continuer d'utiliser une seule étiquette et une seule fiche de données de sécurité par produit afin de répondre aux exigences de communication des dangers des deux pays, sous réserve des cadres juridique et de santé et de sécurité du Canada, y compris les exigences en matière des langues officielles. Ceci entraînera des économies de coûts et des avantages économiques pour les entreprises canadiennes. De plus, sous réserve des cadres juridique et de santé et de sécurité du Canada, y compris les exigences en matière des langues officielles, les fournisseurs canadiens qui importent des produits dangereux des États-Unis n'auront pas à apporter de changements aux étiquettes et aux fiches de données de sécurité des produits. Par conséquent, les importateurs tireront également des économies de coûts.

Il convient de tenir compte de l'importance du maintien de l'harmonisation des exigences canadiennes relatives aux produits dangereux avec celles de nos principaux partenaires commerciaux. En effet, selon les [Données sur le commerce en direct](#), environ la moitié de toutes les importations canadiennes (c'est-à-dire tous les biens importés et non seulement les produits dangereux) arrivent des États-Unis.

#### *Lentille des petites entreprises*

Les modifications réglementaires proposées auront des effets sur les petites entreprises; cependant, les données sont limitées en ce qui concerne les coûts à prévoir. Il n'y a eu de réponse au questionnaire envoyé aux fins de l'analyse coûts-avantages que de la part de quatre petites entreprises, qui toutes ont indiqué être favorables au maintien, grâce au projet de règlement, de l'harmonisation du *Règlement sur les produits dangereux* avec la norme Hazard Communication Standard des États-Unis.

L'analyse coûts-avantages a permis, à partir de ces données limitées, d'évaluer le coût total de la conformité pour les petites entreprises à environ 47 800 000 \$ (exprimés en valeur actualisée). Cela se traduit en un coût moyen annualisé de 6 800 000 \$, tel qu'il est illustré dans les tableaux 3.1 et 3.2. Ces valeurs ont été calculées sur la base du coût total en valeur actuelle du projet de règlement (52 millions de dollars, soit 7,4 millions de dollars en coût moyen annualisé), et en tenant compte du fait que les petites entreprises (1 à 99 employés) représentent environ 92 % de toutes les entreprises relevant du code 324 (fabrication de produits du pétrole et du charbon) et 325 (fabrication de produits chimiques) du SCIAN<sup>4</sup>, deux secteurs qui devraient être parmi les plus touchés en ce qui concerne le nombre de fiches de données de sécurité qui devrait être révisé. Les données se sont avérées

<sup>4</sup> Based on 2018 data from the Government of Canada, [Canadian Industry Statistics](#), NAICS codes 324 and 325.

<sup>4</sup> En fonction des données de 2018 du gouvernement du Canada, [Statistiques relatives à l'industrie canadienne](#), codes 324 et 325 du SCIAN.

businesses that would be impacted; therefore, it was not possible to use the Regulatory Cost Calculator to calculate the national compliance cost.

#### Small business lens summary

Number of small businesses impacted: Insufficient data to estimate

Number of years: 10 (from 2021 to 2030)

Base year for costing: 2019

Present value base year: 2019

Discount rate: 7%

**Table 3.1: Small business lens — Compliance costs**

Activity	Annualized Value	Present Value
Costs associated with product re-evaluation, reclassification, revising labels and SDSs, and worker training	\$6,800,000	\$47,800,000
<b>Total compliance cost</b>	<b>\$6,800,000</b>	<b>\$47,800,000</b>

**Table 3.2: Small business lens — Total compliance and administrative costs**

Totals	Annualized Value	Present Value
Total cost (all impacted small businesses)	\$6,800,000	\$47,800,000
Cost per impacted small business	Insufficient data to calculate	Insufficient data to calculate

The average costs expected to be faced by small businesses as a result of having to re-evaluate products, reclassify products as necessary, revise labels, revise safety data sheets, and train employees are summarized in Table 4. These costs would fall under “compliance costs” rather than “administrative costs.” The regulatory proposal does not impose any new administrative burden or new administrative burden costs on suppliers. Based on the limited data available, small businesses are not expected to face significantly different costs than larger businesses.

insuffisantes pour l'évaluation du nombre total de petites entreprises qui seraient touchées. Il a donc été impossible d'utiliser le calculateur des coûts réglementaires pour calculer le coût national de la mise en conformité.

#### Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : données insuffisantes pour le calcul

Nombre d'années : 10 (de 2021 à 2030)

Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019

Année de référence pour la valeur actualisée : 2019

Taux d'actualisation : 7%

**Tableau 3.1 : Lentille des petites entreprises — Coûts de conformité**

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coûts associés à la réévaluation, à la reclassification, à la révision des étiquettes et des fiches de données de sécurité, ainsi qu'à la formation des travailleurs	6 800 000 \$	47 800 000 \$
<b>Total des coûts de conformité</b>	<b>6 800 000 \$</b>	<b>47 800 000 \$</b>

**Tableau 3.2 : Lentille des petites entreprises — Coûts de conformité et administratifs totaux**

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût total (toutes les petites entreprises touchées)	6 800 000 \$	47 800 000 \$
Coût pour chaque petite entreprise touchée	Données insuffisantes pour le calcul	Données insuffisantes pour le calcul

Le tableau 4 résume les coûts moyens que devront vraisemblablement assumer les petites entreprises pour la réévaluation des produits, la reclassification des produits au besoin, la révision des étiquettes, la révision des fiches de données de sécurité et la formation des employés. Il s'agirait de « coûts de conformité » plutôt que de « coûts administratifs ». Le projet de règlement n'impose aux fournisseurs aucun nouveau fardeau administratif et aucun nouveau coût administratif. Selon les données limitées disponibles, les petites entreprises ne devraient pas avoir à assumer de coûts beaucoup plus importants que les grandes entreprises.

**Table 4: Average costs expected for small businesses as a result of the proposed amendments to the Hazardous Products Regulations**

	Small Businesses	All Businesses
Average cost per product re-evaluation and reclassification	\$248 <sup>a</sup>	\$210
Average cost per label revision	\$152	\$146
Average cost per SDS revision	\$63	\$164
Average cost per employee trained	\$54 <sup>b</sup>	\$29
Other costs	none identified	several identified <sup>c</sup>

<sup>a</sup> The cost per re-evaluation and reclassification among small businesses is skewed by one high-end outlier. If this outlier is removed, the cost per re-evaluation among small businesses falls well below the full sample average of \$210.

<sup>b</sup> The cost per employee trained among small businesses is skewed by one high-end outlier. If this outlier is removed, the cost per employee trained among small businesses falls to half the average for all businesses.

<sup>c</sup> Other costs included costs of updating computer systems, making updates to existing confidential business information claims, filing new confidential business information claims, relabelling existing stocks of products, and disposing of unused labels that would no longer be compliant.

As is the case for larger businesses, the proposed regulatory amendments will benefit small businesses by continuing to align the Canadian requirements for workplace hazardous products with those of the United States. The proposed amendments will thereby support the growth of small businesses, given the relatively large market the United States provides. If Canada and the United States were to adopt different versions of the GHS, the requirements for workplace hazardous products would become misaligned. This would create an obstacle to the growth of small businesses, due to the costs involved in preparing two sets of labels and safety data sheets for some products.

No flexible mechanism was proposed to mitigate costs for small businesses, as delaying the timing of required compliance with the proposed amendments for small businesses (as a flexible option) would result in two sets of hazard identification and communication requirements in Canada. This would reduce the extent of economic benefits and worker protection, and possibly increase the costs

**Tableau 4 : Coûts moyens prévus pour les petites entreprises à la suite de la modification proposée du Règlement sur les produits dangereux**

	Petites entreprises	Toutes les entreprises
Coût moyen par réévaluation et reclassification de produit	248 \$ <sup>a</sup>	210 \$
Coût moyen par révision d'étiquette	152 \$	146 \$
Coût moyen par révision de fiche de données de sécurité	63 \$	164 \$
Coût moyen par employé formé	54 \$ <sup>b</sup>	29 \$
Autres coûts	Aucun autre coût n'a été établi	Plusieurs autres coûts ont été établis <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Le coût par réévaluation et reclassification au sein des petites entreprises est faussé par une valeur aberrante élevée. Si l'on élimine cette valeur, le coût par réévaluation au sein des petites entreprises descend bien en deçà de la moyenne de l'échantillon entier (210 \$).

<sup>b</sup> Le coût par employé formé au sein des petites entreprises est faussé par une valeur aberrante élevée. Si l'on élimine cette valeur, le coût par employé formé au sein des petites entreprises descend à environ la moitié de la moyenne pour toutes les entreprises.

<sup>c</sup> Divers autres coûts comprennent ceux associés à la mise à jour des systèmes informatiques et des demandes existantes de dérogation à l'obligation de fournir des renseignements commerciaux confidentiels, à la présentation de nouvelles demandes de dérogation, au réétiquetage des stocks existants de produits, et à l'élimination des étiquettes inutilisées qui ne seraient plus conformes aux exigences réglementaires.

Comme c'est le cas pour les plus grandes entreprises, les modifications réglementaires proposées profiteront aux petites entreprises en continuant d'harmoniser les exigences canadiennes avec celles des États-Unis en ce qui concerne les produits dangereux en milieu de travail. Les modifications proposées appuieront ainsi la croissance des petites entreprises, vu le marché relativement grand que fournit les États-Unis. Si le Canada et les États-Unis adoptaient des éditions différentes du SGH, alors les exigences pour les produits dangereux en milieu de travail deviendraient incohérentes. Ceci créerait un obstacle à la croissance des petites entreprises en raison des coûts impliqués à la préparation de deux ensembles d'étiquettes et de fiches de données de sécurité pour certains produits.

Aucun mécanisme d'atténuation des coûts n'a été proposé pour les petites entreprises, car le fait de reporter la mise en conformité des petites entreprises aux modifications proposées (qui aurait pu être une manière d'offrir une certaine souplesse) entraînerait la présence au Canada de deux ensembles d'exigences en matière de définition et de communication des dangers. Cela réduirait la portée des

to small and large businesses alike. An anticipated two-year transition period for all suppliers (small, medium, and large businesses) is expected to allow sufficient time for them to transition to the new requirements.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply since there is no incremental change in the administrative burden on business.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

Under the Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan, Canada and the United States jointly developed a work plan for the workplace hazardous products initiative in which they publicly committed to coordinate amendments to their respective regulations to align with updates to the GHS. The *Hazardous Products Regulations* are based on the fifth revised edition of the GHS, which was published in 2013. The seventh revised edition was released in 2017. In order for Canada to meet its international commitment under the Regulatory Cooperation Council Joint Forward Plan, Health Canada is proposing to amend the *Hazardous Products Regulations* to adopt updates made to the GHS to align with the seventh revised edition. The United States is currently making similar amendments to their Hazard Communication Standard.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus*

The proposed amendments to the *Hazardous Products Regulations* would have no foreseeable impacts on sex, gender or diversity-related issues. No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal. The proposed amendments are expected to increase the level of protection to Canadian workers above that which is afforded by the current *Hazardous Products Regulations*.

avantages économiques et de la protection des travailleurs et augmenterait potentiellement les coûts pour les petites comme pour les grandes entreprises. La période de transition de deux ans prévue pour tous les fournisseurs (petites, moyennes et grandes entreprises) devrait laisser suffisamment de temps pour la transition vers les nouvelles exigences.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas en l'absence de hausse du fardeau administratif imposé aux entreprises.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Dans le cadre du Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis ont conjointement mis au point un plan de travail en ce qui a trait à l'initiative des produits dangereux en milieu de travail, dans lequel ils se sont publiquement engagés à coordonner la modification de leur réglementation respective aux fins de l'harmonisation avec les mises à jour du SGH. Le *Règlement sur les produits dangereux* a pour fondement la cinquième édition révisée du SGH, publiée en 2013. La septième édition révisée a paru en 2017. Afin que le Canada respecte les engagements internationaux pris dans le Plan prospectif conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation, Santé Canada propose la modification du *Règlement sur les produits dangereux*, aux fins de l'adoption des mises à jour apportées au SGH et de l'harmonisation avec la septième édition révisée. Les États-Unis travaillent actuellement à apporter des modifications semblables à leur norme Hazard Communication Standard.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Les modifications proposées au *Règlement sur les produits dangereux* n'auraient, selon les prévisions, aucune incidence sur les questions de sexe, de genre et de diversité. Aucune incidence relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été établie en ce qui concerne le projet qui fait l'objet du présent résumé. Les modifications proposées devraient accroître le degré de protection des travailleurs canadiens au-delà de ce que leur garantit le *Règlement sur les produits dangereux* actuel.



## Implementation, compliance and enforcement, and service standards

### Implementation

The intention is to move forward with these proposed regulatory changes in a timely manner. Attention would also be given to help ensure consistency across Canada through coordination and alignment between federal, provincial and territorial jurisdictions. In addition, Canada and the United States are working together to coordinate and synchronize, to the extent possible, the coming into force of the amended *Hazardous Products Regulations* with the coming into force of the updates to the U.S. Hazard Communication Standard.

It is anticipated that a transition period of two years would begin on the date when the proposed amendments to the *Hazardous Products Regulations* come into force. It is possible that the transition approach and timing may not end up completely aligned between Canada and the United States. It may turn out that chemical manufacturers, importers and distributors in the United States would need to be in compliance with the amended Hazard Communication Standard starting from an earlier date than the date upon which Canadian suppliers would need to be in compliance with the amended *Hazardous Products Regulations*. If so, then Canadian suppliers who export hazardous products to the United States would need to be aware of the earlier transition end date in the United States, to avoid having product safety data sheets and labels that would be non-compliant in the context of the amended Hazard Communication Standard. An earlier transition end date in the United States would not be a concern for Canadian suppliers who import hazardous products from the United States into Canada. It is expected that such imported hazardous products would already be in compliance with the amended *Hazardous Products Regulations*, except where changes may need to be made to safety data sheets and labels to reflect Canada's official language requirements and any other requirements that are specific to Canada's legal and health and safety frameworks.

### Compliance and enforcement

Health Canada would continue to undertake inspection activities as provided for under the *Hazardous Products Act*. Working with the Intergovernmental WHMIS Coordinating Committee and the Canadian Association of Administrators of Labour Legislation — Occupational Safety and Health Committee, Health Canada would

## Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

### Mise en œuvre

Le but est de rapidement aller de l'avant en ce qui concerne les changements réglementaires proposés. Une attention particulière serait aussi accordée à aider à garantir la cohérence partout au Canada grâce à une harmonisation entre les administrations fédérale, provinciales et territoriales. En outre, le Canada travaille en collaboration avec les États-Unis afin de coordonner et de synchroniser, dans la mesure du possible, l'entrée en vigueur du *Règlement sur les produits dangereux* modifié avec l'entrée en vigueur de la mise à jour de la norme Hazard Communication Standard des États-Unis.

Il est prévu que la période de transition de deux ans débuterait à la date d'entrée en vigueur des modifications proposées au *Règlement sur les produits dangereux*. Il est possible que le Canada et les États-Unis ne soient pas complètement harmonisés en ce qui concerne l'approche à la transition et la synchronisation des périodes de transition. Il pourrait s'avérer que les fabricants, les importateurs et les distributeurs de produits chimiques aux États-Unis seraient tenus d'être en conformité avec la norme Hazard Communication Standard modifiée à partir d'une date antérieure à celle à laquelle les fournisseurs canadiens seraient tenus d'être en conformité avec le *Règlement sur les produits dangereux* modifié. Si tel est le cas, les fournisseurs canadiens qui exportent des produits dangereux aux États-Unis auraient besoin de prendre conscience de la date antérieure à laquelle prend fin la période de transition aux États-Unis afin d'éviter d'avoir des produits avec des étiquettes et accompagnés de fiches de données de sécurité qui ne seraient pas conformes aux exigences de la norme Hazard Communication Standard modifiée. Si la date finale de la période de transition aux États-Unis est antérieure à celle au Canada, cela ne provoquerait pas de préoccupation pour les fournisseurs canadiens qui importent des produits dangereux des États-Unis au Canada. Il est prévu que de tels produits dangereux seraient déjà conformes aux exigences du *Règlement sur les produits dangereux* modifié, sauf si des modifications doivent être apportées aux fiches de données de sécurité et aux étiquettes pour refléter les exigences du Canada en matière de langues officielles et toute autre exigence propre aux cadres juridique et de santé et sécurité du Canada.

### Conformité et application

Santé Canada continuerait d'entreprendre les activités d'inspection prévues par la *Loi sur les produits dangereux*. En collaboration avec le Comité intergouvernemental de coordination du SIMDUT et le Comité de la sécurité et de la santé au travail de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière, Santé Canada

develop training materials and undertake training sessions for inspectors designated under the *Hazardous Products Act* to promote a common understanding and interpretation of the new regulations. Costs associated with developing training materials, training inspectors, and other related activities would be factored into the Department's regular operating budget.

### Contact

Lynn Berndt-Weis  
Workplace Hazardous Materials Bureau  
Department of Health  
Postal Locator 4908B  
269 Laurier Avenue West, 8th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Telephone: 1-855-407-2665  
Fax: 613-952-2551  
Email: [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)

mettrait au point des documents de formation et organiserait des séances de formation à l'intention des inspecteurs désignés en vertu de la *Loi sur les produits dangereux*, afin de favoriser une interprétation commune du nouveau règlement. Les coûts associés à l'élaboration des documents de formation, à la formation des inspecteurs et aux autres activités connexes seraient pris en compte dans le budget de fonctionnement ordinaire du Ministère.

### Personne-ressource

Lynn Berndt-Weis  
Bureau des matières dangereuses utilisées au travail  
Ministère de la Santé  
Indice d'adresse 4908B  
269, avenue Laurier Ouest, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Téléphone : 1-855-407-2665  
Télécopieur : 613-952-2551  
Courriel : [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)

---

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 15(1)<sup>a</sup> of the *Hazardous Products Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Hazardous Products Regulations (GHS, Seventh Revised Edition)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 70 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Lynn Berndt-Weis, Director, Workplace Hazardous Materials Bureau, Consumer and Hazardous Products Safety Directorate, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Health Canada, 269 Laurier Avenue West, Address Locator: 4908B, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)).

Ottawa, December 10, 2020

Julie Adair  
Assistant Clerk of the Privy Council

---

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 15(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits dangereux*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (SGH, septième édition révisée)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Lynn Berndt-Weis, directrice, Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, Direction de la sécurité des produits de consommation et des produits dangereux, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Santé Canada, 269, avenue Laurier Ouest, indice d'adresse 4908B, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)).

Ottawa, le 10 décembre 2020

La greffière adjointe du Conseil privé  
Julie Adair

---

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 13

<sup>b</sup> R.S., c. H-3

---

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 13

<sup>b</sup> L.R., ch. H-3

## Regulations Amending the Hazardous Products Regulations (GHS, Seventh Revised Edition)

### Amendments

**1** The definitions *GHS* and *Manual of Tests and Criteria* in subsection 1(1) of the *Hazardous Products Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:

*GHS* means the United Nations document entitled *Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals (GHS)*, Seventh Revised Edition. (*SGH*)

*Manual of Tests and Criteria* means the United Nations document entitled *Manual of Tests and Criteria*, as amended from time to time. (*Manuel d'épreuves et de critères*)

**2 (1)** Subsection 2(2) of the Regulations is replaced by the following:

#### Evaluation — order in classification table

**(2)** When a product, mixture, material or substance is evaluated in accordance with the criteria and requirements of a category or subcategory of a hazard class, the evaluation must proceed in accordance with the order of the hazard's decreasing severity as presented in each classification table. The product, mixture, material or substance must be classified in the category or subcategory for which it meets the criteria. The product, mixture, material or substance that meets the criteria of more than one category or subcategory of the same classification table must be classified, among those categories or subcategories, in the one that represents the most severe hazard.

#### Evaluation not necessary for less severe hazard

**(2.1)** If the product, mixture, material or substance is classified in a category or subcategory of a hazard class that represents a more severe hazard in comparison with another category or subcategory of that hazard class in the same classification table, the product, mixture, material or substance need not be evaluated in respect of the category or subcategory that represents a less severe hazard.

**(2)** Subsection 2(9) of the Regulations is replaced by the following:

#### Animal data — not relevant to humans

**(9)** Animal data from a particular species of animal must not be used for the purpose of classifying a mixture or

## Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (SGH, septième édition révisée)

### Modifications

**1** Les définitions de *Manuel d'épreuves et de critères* et de *SGH*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits dangereux*<sup>1</sup>, sont remplacées par ce qui suit :

*Manuel d'épreuves et de critères* Publication des Nations Unies intitulée *Manuel d'épreuves et de critères*, avec ses modifications successives. (*Manual of Tests and Criteria*)

*SGH* Septième édition révisée de la publication des Nations Unies intitulée *Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques*. (*GHS*)

**2 (1)** Le paragraphe 2(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

#### Évaluation — ordre dans le tableau de classification

**(2)** Quand l'évaluation d'un produit, d'un mélange, d'une matière ou d'une substance se fait selon les critères et exigences d'une catégorie ou sous-catégorie d'une classe de danger, elle se fait aussi suivant l'ordre décroissant selon la gravité du danger utilisé dans chacun des tableaux de classification. Le produit, le mélange, la matière ou la substance est classé dans la catégorie ou sous-catégorie de laquelle il répond aux critères. S'il répond aux critères de plus d'une catégorie ou sous-catégorie d'un même tableau de classification, il est classé, parmi ces catégories ou sous-catégories, dans celle à laquelle correspond le danger le plus grave.

#### Évaluation non nécessaire — danger moins grave

**(2.1)** Si le produit, le mélange, la matière ou la substance est classé dans une catégorie ou une sous-catégorie d'une classe de danger à laquelle correspond un danger plus grave que celui correspondant à une autre catégorie ou sous-catégorie de la même classe de danger dans le même tableau de classification, il n'est pas nécessaire qu'il soit évalué à l'égard de l'autre catégorie ou sous-catégorie à laquelle correspond un danger moins grave.

**(2)** Le paragraphe 2(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

#### Données animales — non pertinent pour l'être humain

**(9)** Ne doivent pas être utilisées pour classer un mélange ou une substance dans l'une des classes de danger pour la

<sup>1</sup> SOR/2015-17

<sup>1</sup> DORS/2015-17

substance in any of the health hazard classes referred to in Subparts 1 to 10 and 12 of Part 8 when it has been demonstrated conclusively, based on established scientific principles, that the mechanism or mode of action of the mixture or substance in that particular species of animal is not relevant to humans.

**3 (1) Subsection 3(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e) and by replacing paragraph (f) with the following:**

**(f)** in the case of a hazardous product that is classified as an acute toxicant and that, upon contact with water, releases a gaseous substance that has an  $LC_{50}$  that falls into one of the ranges indicated in Table 3 to subsection 8.1.1(3), the supplemental label elements that consist of the following hazard statements:

**(i)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 1 or 2, “In contact with water, releases gases which are fatal if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz mortels en cas d’inhalation”,

**(ii)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 3, “In contact with water, releases gases which are toxic if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz toxiques en cas d’inhalation”, or

**(iii)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 4, “In contact with water, releases gases which are harmful if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz nocifs en cas d’inhalation”; and

**(g)** in the case of a hazardous product that is classified in the category “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 1”, “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 2”, “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 3” or “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 4” further to subsection 8.1.1(2), the supplemental label elements that consist of the following hazard statements:

**(i)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 1 or 2, “In contact with water, releases gases which are fatal if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz mortels en cas d’inhalation”,

**(ii)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 3, “In contact with water, releases gases which are toxic if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz toxiques en cas d’inhalation”, or

**(iii)** in the case of a released gaseous substance that is classified in Category 4, “In contact with water, releases gases which are harmful if inhaled/Au contact de l’eau, libère des gaz nocifs en cas d’inhalation”.

santé visées aux sous-parties 1 à 10 et 12 de la partie 8 les données animales provenant d’une espèce précise s’il a été démontré de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus que le mécanisme ou le mode d’action du mélange ou de la substance chez l’espèce animale en question n’est pas pertinent pour l’être humain.

**3 (1) L’alinéa 3(1)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**f)** dans le cas d’un produit dangereux classé à titre de toxique aigu qui, au contact de l’eau, dégage une substance gazeuse dont la  $CL_{50}$  se situe dans l’un des intervalles prévus au tableau 3 du paragraphe 8.1.1(3), l’élément d’étiquetage supplémentaire qui est la mention de danger suivante :

**(i)** si la substance gazeuse est classée dans les catégories 1 ou 2 : « Au contact de l’eau, libère des gaz mortels en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are fatal if inhaled »,

**(ii)** si la substance gazeuse est classée dans la catégorie 3 : « Au contact de l’eau, libère des gaz toxiques en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are toxic if inhaled »,

**(iii)** si la substance gazeuse est classée dans la catégorie 4 : « Au contact de l’eau, libère des gaz nocifs en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are harmful if inhaled »;

**g)** dans le cas d’un produit dangereux qui est classé dans la catégorie « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 1 », la catégorie « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 2 », la catégorie « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 3 » ou la catégorie « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 4 », conformément au paragraphe 8.1.1(2), l’élément d’étiquetage supplémentaire qui est la mention de danger suivante :

**(i)** s’il dégage une substance gazeuse classée dans les catégories 1 ou 2 : « Au contact de l’eau, libère des gaz mortels en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are fatal if inhaled »,

**(ii)** s’il dégage une substance gazeuse classée dans la catégorie 3 : « Au contact de l’eau, libère des gaz toxiques en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are toxic if inhaled »,

**(iii)** s’il dégage une substance gazeuse classée dans la catégorie 4 : « Au contact de l’eau, libère des gaz nocifs en cas d’inhalation/In contact with water, releases gases which are harmful if inhaled ».

**(2) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**

**Precautionary statement — Pyrophoric Liquids and Pyrophoric Solids**

**(4.1)** In the case of a hazardous product that is classified in the category “Pyrophoric Liquids – Category 1” or in the category “Pyrophoric Solids – Category 1”, in addition to the information elements that are specified for those categories in section 3 of Annex 3 of the GHS, the following precautionary statement must be used:

**(a)** if the contents of the hazardous product are handled and stored under inert gas, “Handle and store contents under inert gas/Manutentionner et stocker le contenu sous gaz inerte”; or

**(b)** if the contents of the hazardous product are handled and stored under a liquid or gas other than inert gas, “Handle and store contents under [*insert the name of the liquid or gas*]/Manutentionner et stocker le contenu sous [*insérez le nom du liquide ou du gaz*]”.

**Hazard statement — Acute Toxicity (Inhalation)**

**(4.2)** In the case of a hazardous product that is classified in the category “Acute Toxicity (Inhalation) – Category 1”, “Acute Toxicity (Inhalation) – Category 2”, “Acute Toxicity (Inhalation) – Category 3” or “Acute Toxicity (Inhalation) – Category 4” further to subsection 8.1.1(2), the hazard statement specified for that category in section 3 of Annex 3 of the GHS need not be used on the label.

**(3) Paragraphs 3(5)(a) to (d) of the Regulations are repealed.**

**4 Subsection 3.2(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**Non-applicable precautionary statements**

**(2)** If a precautionary statement that is required to be provided on a label does not apply in a particular case with regard to the normal conditions of use, handling and storage of the hazardous product, it may be omitted.

**5 Section 3.6 of the Regulations is replaced by the following:**

**Specific rule — signal word**

**3.6 (1)** If there is a requirement to provide the signal word “Danger” on a label, any requirement to provide the signal word “Warning” does not apply.

**Specific rule — hazard statement**

**(2)** If there is a requirement to provide the hazard statement “Causes severe skin burns and eye damage” on a

**(2) L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

**Conseils de prudence — liquides pyrophoriques et matières solides pyrophoriques**

**(4.1)** Dans le cas d'un produit dangereux classé dans la catégorie « Liquides pyrophoriques – catégorie 1 » ou dans la catégorie « Matières solides pyrophoriques – catégorie 1 », le conseil de prudence ci-après est utilisé en sus des éléments d'information précisés pour ces catégories à la section 3 de l'annexe 3 du SGH :

**a)** si le contenu du produit dangereux est manutentionné et stocké sous gaz inerte : « Manutentionner et stocker le contenu sous gaz inerte/Handle and store contents under inert gas »;

**b)** si le contenu du produit dangereux est manutentionné et stocké sous une forme liquide ou gazeuse autre que sous gaz inerte : « Manutentionner et stocker le contenu sous [*insérez le nom du liquide ou du gaz*/Handle and store contents under [*insert the name of the liquid or gas*] ».

**Mention de danger — Toxicité aiguë par inhalation**

**(4.2)** Dans le cas d'un produit dangereux classé dans la catégorie « Toxicité aiguë – par inhalation – catégorie 1 », « Toxicité aiguë – par inhalation – catégorie 2 », « Toxicité aiguë – par inhalation – catégorie 3 » ou « Toxicité aiguë – par inhalation – catégorie 4 », conformément au paragraphe 8.1.1(2), il n'est pas nécessaire que la mention de danger prévue à la section 3 de l'annexe 3 du SGH pour cette catégorie figure sur l'étiquette.

**(3) Les alinéas 3(5)a) à d) du même règlement sont abrogés.**

**4 Le paragraphe 3.2(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Conseils de prudence non applicables**

**(2)** Si un conseil de prudence devant figurer sur l'étiquette ne s'applique pas dans un cas précis, dans des conditions normales d'utilisation, de manutention et de stockage du produit dangereux, il peut être omis.

**5 L'article 3.6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Règles particulières — mention d'avertissement**

**3.6 (1)** L'obligation de faire figurer sur l'étiquette la mention d'avertissement « Danger » écarte celle d'y faire figurer la mention d'avertissement « Attention ».

**Règles particulières — mention de danger**

**(2)** L'obligation de faire figurer sur l'étiquette la mention de danger « Provoque de graves brûlures de la peau et de

label, any requirement to provide the hazard statement “Causes serious eye damage” does not apply.

#### **Specific rule — symbol**

**(3)** In the case of the symbols specified below, the following apply:

**(a)** if there is a requirement to provide the “skull and crossbones” symbol on a label, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate acute toxicity does not apply;

**(b)** if there is a requirement to provide the “corrosion” symbol on a label, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate skin or eye irritation does not apply; and

**(c)** if there is a requirement to provide the “health hazard” symbol on a label to indicate respiratory sensitization, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate skin sensitization or skin or eye irritation does not apply.

#### **6 The portion of paragraph 4(1)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

**(b)** subject to sections 4.4.1 and 4.5, the content of the specific information elements set out in paragraphs 3(1)(a) and (2)(a) and (d) of Schedule 1 for the heading for item 3 and, for each heading of that Schedule, if the information is available and applicable, the content of the other specific information elements of that Schedule, including the unit of measure, if applicable, taking into account the following:

#### **7 Section 4.2 of the Regulations is replaced by the following:**

##### **Identical identifiers**

**4.2** The product identifier, the initial supplier identifier and, if applicable, any replacement information required under subsection 5.7(9) or (10) that are provided on the safety data sheet of a hazardous product must be identical to those provided on the label.

#### **8 (1) Subsection 4.4.1(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (a), by adding “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

**(c)** a concentration range of the material or substance in the hazardous product that falls entirely within one of the concentration ranges set out in subsection (3).

graves lésions des yeux » écarte celle d’y faire figurer la mention de danger « Provoque de graves lésions des yeux ».

#### **Règles particulières — symbole**

**(3)** Dans le cas des symboles, les règles suivantes s’appliquent :

**a)** l’obligation de faire figurer sur l’étiquette le symbole « Tête de mort sur deux tibias » écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une toxicité aiguë;

**b)** l’obligation de faire figurer sur l’étiquette le symbole « Corrosion » écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une irritation cutanée ou une irritation oculaire;

**c)** l’obligation de faire figurer sur l’étiquette le symbole « Danger pour la santé » pour signaler une sensibilisation respiratoire écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une sensibilisation cutanée, une irritation cutanée ou une irritation oculaire.

#### **6 Le passage de l’alinéa 4(1)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

**b)** sous réserve des articles 4.4.1 et 4.5, sous la rubrique de l’article 3 de l’annexe 1, les renseignements à fournir au titre de chaque élément d’information spécifique mentionné aux alinéas 3(1)a) et (2)a) et d) de cette annexe et, sous chaque rubrique de cette annexe, s’ils sont disponibles et s’appliquent, les renseignements à fournir au titre de chaque autre élément d’information spécifique mentionné à cette annexe — notamment, s’il y a lieu, les unités de mesure —, compte tenu de ce qui suit :

#### **7 L’article 4.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

##### **Identificateurs identiques**

**4.2** L’identificateur de produit, l’identificateur du fournisseur initial et, le cas échéant, tout renseignement de remplacement exigé par les paragraphes 5.7(9) ou (10) qui figurent sur la fiche de données de sécurité du produit dangereux sont identiques à ceux qui figurent sur l’étiquette.

#### **8 (1) Le paragraphe 4.4.1(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa (b), de ce qui suit :**

**c)** une plage de concentrations de la matière ou de la substance présente dans le produit dangereux qui se situe entièrement dans l’une des plages de concentrations prévues au paragraphe (3).

**(2) Subsection 4.4.1(2) of the Regulations is replaced by the following:****Actual concentration within more than one concentration range**

**(2)** For the purposes of paragraphs (1)(b) and (c), if the actual concentration of a material or substance in a hazardous product falls within more than one of the concentration ranges set out in subsection (3), then any one of those ranges or a range that falls entirely within any one of those ranges may be provided on the safety data sheet.

**(3) The portion of subsection 4.4.1(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:****Concentration ranges**

**(3)** For the purposes of paragraphs (1)(b) and (c) and subsection (2), the concentration ranges are the following:

**(4) Subsection 4.4.1(4) of the Regulations is replaced by the following:****Statement – trade secret**

**(4)** If the safety data sheet provides a concentration range further to paragraph (1)(b) or (c), it must also provide, immediately following the concentration range, a statement to the effect that the actual concentration is withheld as a trade secret.

**9 (1) Subsection 4.5(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

**(b.1)** a concentration range of the material or substance in the hazardous product that falls entirely within one of the concentration ranges set out in subsection (3); or

**(2) Subsection 4.5(2) of the Regulations is replaced by the following:****Actual concentration range within more than one concentration range**

**(2)** For the purposes of paragraphs (1)(b) and (b.1), if the actual concentration range of a material or substance in a hazardous product falls entirely within more than one of the concentration ranges set out in subsection (3), then any one of those ranges or a range that falls entirely within any one of those ranges may be provided on the safety data sheet.

**(2) Le paragraphe 4.4.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Concentration réelle se situant dans plus d’une plage de concentrations**

**(2)** Pour l’application des alinéas (1)b) et c), si la concentration réelle d’une matière ou d’une substance présente dans un produit dangereux se situe dans plus d’une des plages de concentrations prévues au paragraphe (3), l’une quelconque de ces plages ou une plage qui se situe entièrement dans l’une de ces plages peut figurer sur la fiche de données de sécurité.

**(3) Le passage du paragraphe 4.4.1(3) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :****Plages de concentrations**

**(3)** Pour l’application des alinéas (1)b) et c) et du paragraphe (2), les plages de concentrations sont les suivantes :

**(4) Le paragraphe 4.4.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Déclaration – secret industriel**

**(4)** La fiche de données de sécurité sur laquelle figure une plage de concentrations en application des alinéas (1)b) ou c) doit également comprendre, immédiatement après la plage de concentrations, une déclaration portant que la concentration réelle est retenue en tant que secret industriel.

**9 (1) Le paragraphe 4.5(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

**b.1)** une plage de concentrations de la matière ou de la substance présente dans le produit dangereux qui se situe entièrement dans l’une des plages de concentrations prévues au paragraphe (3);

**(2) Le paragraphe 4.5(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Plage de concentrations réelle se situant dans plus d’une plage de concentrations**

**(2)** Pour l’application des alinéas (1)b) et b.1), si la plage de concentrations réelle d’une matière ou d’une substance présente dans un produit dangereux se situe entièrement dans plus d’une des plages de concentrations prévues au paragraphe (3), l’une quelconque de ces plages ou une plage qui se situe entièrement dans l’une de ces plages peut figurer sur la fiche de données de sécurité.

**(3) The portion of subsection 4.5(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Concentration ranges**

**(3)** For the purposes of paragraphs (1)(b) to (c) and subsection (2), the concentration ranges are the following:

**(4) Subsection 4.5(4) of the Regulations is replaced by the following:**

**Statement — trade secret**

**(4)** If the safety data sheet provides a concentration range further to paragraph (1)(b), (b.1) or (c), it must also provide, immediately following that concentration range, a statement to the effect that the actual concentration range is withheld as a trade secret.

**10 The Regulations are amended by adding the following after section 4.5:**

**Combined precautionary statements**

**4.6 (1)** The precautionary statements that are required to be provided on a safety data sheet may be combined if the combination contains the same information as would have been conveyed by each of the individual precautionary statements.

**Non-applicable precautionary statements**

**(2)** If a precautionary statement that is required to be provided on a safety data sheet does not apply in a particular case with regard to the normal conditions of use, handling and storage of the hazardous product, it may be omitted.

**Combined hazard statements**

**(3)** The hazard statements that are required to be provided on a safety data sheet may be combined if the combination contains the same information as would have been conveyed by each of the individual hazard statements.

**Specific rule — signal word**

**4.7 (1)** If there is a requirement to provide the signal word “Danger” on a safety data sheet, any requirement to provide the signal word “Warning” does not apply.

**Specific rule — hazard statement**

**(2)** If there is a requirement to provide the hazard statement “Causes severe skin burns and eye damage” on a safety data sheet, any requirement to provide the hazard statement “Causes serious eye damage” does not apply.

**(3) Le passage du paragraphe 4.5(3) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Plages de concentrations**

**(3)** Pour l’application des alinéas (1)b) à c) et du paragraphe (2), les plages de concentrations sont les suivantes :

**(4) Le paragraphe 4.5(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Déclaration — secret industriel**

**(4)** La fiche de données de sécurité sur laquelle figure une plage de concentrations en application des alinéas (1)b), b.1) ou c) doit également comprendre, immédiatement après la plage de concentrations, une déclaration portant que la plage de concentrations réelle est retenue en tant que secret industriel.

**10 Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 4.5, de ce qui suit :**

**Conseils de prudence combinés**

**4.6 (1)** Les conseils de prudence devant figurer sur la fiche de données de sécurité peuvent être combinés si les conseils de prudence ainsi combinés contiennent les mêmes renseignements qui auraient été communiqués dans les conseils de prudence individuels.

**Conseils de prudence non applicables**

**(2)** Si un conseil de prudence devant figurer sur la fiche de données de sécurité ne s’applique pas dans un cas précis, dans des conditions normales d’utilisation, de maintenance et de stockage du produit dangereux, il peut être omis.

**Mentions de danger combinées**

**(3)** Les mentions de danger devant figurer sur la fiche de données de sécurité peuvent être combinées si les mentions de danger ainsi combinées contiennent les mêmes renseignements qui auraient été communiqués dans les mentions de danger individuelles.

**Règles particulières — mention d’avertissement**

**4.7 (1)** L’obligation de faire figurer sur la fiche de données de sécurité la mention d’avertissement « Danger » écarte celle d’y faire figurer la mention d’avertissement « Attention ».

**Règles particulières — mention de danger**

**(2)** L’obligation de faire figurer sur la fiche de données de sécurité la mention de danger « Provoque de graves brûlures de la peau et de graves lésions des yeux » écarte celle d’y faire figurer la mention de danger « Provoque de graves lésions des yeux ».



**Hazard statement — Acute Toxicity (Inhalation)**

**(3)** In the case of a hazardous product that is classified in the category “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 1”, “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 2”, “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 3” or “Acute Toxicity (Inhalation) — Category 4” further to subsection 8.1.1(2), the hazard statement specified for that category in section 3 of Annex 3 of the GHS need not be used on the safety data sheet.

**Specific rule — symbol**

**(4)** In the case of the symbols specified below, the following apply:

- (a)** if there is a requirement to provide the “skull and crossbones” symbol on a safety data sheet, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate acute toxicity does not apply;
- (b)** if there is a requirement to provide the “corrosion” symbol on a safety data sheet, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate skin or eye irritation does not apply; and
- (c)** if there is a requirement to provide the “health hazard” symbol on a safety data sheet to indicate respiratory sensitization, any requirement to provide the “exclamation mark” symbol to indicate skin sensitization or skin or eye irritation does not apply.

**11 Subsection 5(6) of the Regulations is replaced by the following:****Transfer of possession — label**

**(6)** The transfer of possession of a laboratory sample for a specific purpose, without transferring ownership, is exempt from the application of paragraphs 3(1)(c) and (d) if

- (a)** the laboratory sample is one of the following types:
  - (i)** a laboratory sample that is a substance for which the chemical name is not known,
  - (ii)** a laboratory sample that is a mixture for which the chemical name of one or more of its ingredients is not known or for which the concentration of one or more of its ingredients is not known, or
  - (iii)** a laboratory sample in respect of which the supplier has not offered or exposed the hazardous product for transfer of ownership; and
- (b)** the label of the laboratory sample provides the following information:
  - (i)** the statement “Hazardous Laboratory Sample. For hazard information or in an emergency, call/Échantillon pour laboratoire de produit dangereux.

**Mention de danger — Toxicité aiguë — par inhalation**

**(3)** Dans le cas d’un produit dangereux classé dans la catégorie « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 1 », « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 2 », « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 3 » ou « Toxicité aiguë — par inhalation — catégorie 4 », conformément au paragraphe 8.1.1(2), il n’est pas nécessaire de faire figurer sur la fiche de données de sécurité la mention de danger précisée à la section 3 de l’annexe 3 du SGH pour cette catégorie.

**Règles particulières — symbole**

**(4)** Dans le cas des symboles, les règles suivantes s’appliquent :

- a)** l’obligation de faire figurer sur la fiche de données de sécurité le symbole « Tête de mort sur deux tibias » écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une toxicité aiguë;
- b)** l’obligation de faire figurer sur la fiche de données de sécurité le symbole « Corrosion » écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une irritation cutanée ou une irritation oculaire;
- c)** l’obligation de faire figurer sur la fiche de données de sécurité le symbole « Danger pour la santé » pour signaler une sensibilisation respiratoire écarte celle d’y faire figurer le symbole « Point d’exclamation » pour signaler une sensibilisation cutanée, une irritation cutanée ou une irritation oculaire.

**11 Le paragraphe 5(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Transfert de possession — étiquette**

**(6)** Est soustrait à l’application des alinéas 3(1)c) et d) le transfert de possession d’un échantillon pour laboratoire, dans un but précis, sans transfert de propriété lorsque, à la fois :

- a)** l’échantillon pour laboratoire appartient à l’un des types suivants :
  - (i)** un échantillon pour laboratoire qui est une substance pour laquelle la dénomination chimique est inconnue,
  - (ii)** un échantillon pour laboratoire qui est un mélange pour lequel la dénomination chimique ou la concentration d’un ou de plusieurs de ses ingrédients est inconnue,
  - (iii)** un échantillon pour laboratoire pour lequel le fournisseur n’a ni pas effectué une offre de transfert de propriété du produit dangereux, ni exposé pour un transfert de propriété le produit dangereux en question;

Pour obtenir des renseignements sur les dangers ou en cas d'urgence, composez", followed by an emergency telephone number for the purpose of obtaining the information that must be provided on the safety data sheet of the hazardous product,

(ii) if the laboratory sample is a substance, the chemical name or generic chemical name of the substance, if known by the supplier, and

(iii) if the laboratory sample is a mixture, the chemical name or generic chemical name of any ingredient that is in the laboratory sample and that is referred to in subsection 3(2) of Schedule 1, if known by the supplier.

**12 (1) Subparagraph 5.7(8)(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) subject to sections 4.4.1 and 4.5, the concentration of the first supplier's hazardous product that is in the subsequent supplier's hazardous product.

**(2) Subsection 5.7(9) of the Regulations is replaced by the following:**

**Safety data sheet and label — confidential product identifier — paragraphs 3(1)(a) and 4(1)(b)**

(9) Paragraph 3(1)(a) and the requirement in paragraph 4(1)(b) in relation to paragraph 1(a) of Schedule 1, if the information is available and applicable, do not apply in respect of the sale of a hazardous product to an employer who is exempt under the *Hazardous Materials Information Review Act* or under the laws of a province from the requirement to disclose the product identifier of a hazardous product if that information is replaced on the label and safety data sheet by:

(a) the code name or code number specified by the supplier; and

(b) the information referred to in subsection (3) or (4) in respect of the employer's claim for exemption under the *Hazardous Materials Information Review Act* or, if that information is not available, the information required to be provided under the laws of the province.

b) l'étiquette de l'échantillon pour laboratoire comporte, à la fois :

(i) l'énoncé « Échantillon pour laboratoire de produit dangereux. Pour obtenir des renseignements sur les dangers ou en cas d'urgence, composez/Hazardous Laboratory Sample. For hazard information or in an emergency, call » suivi d'un numéro de téléphone d'urgence à composer pour obtenir les renseignements qui doivent figurer sur la fiche de données de sécurité du produit dangereux,

(ii) si l'échantillon pour laboratoire est une substance, la dénomination chimique ou la dénomination chimique générique de la substance, si le fournisseur la connaît,

(iii) si l'échantillon pour laboratoire est un mélange, la dénomination chimique ou la dénomination chimique générique de tout ingrédient visé au paragraphe 3(2) de l'annexe 1 que renferme l'échantillon pour laboratoire, si le fournisseur la connaît.

**12 (1) Le sous-alinéa 5.7(8)(c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) sous réserve des articles 4.4.1 et 4.5, la concentration du produit dangereux du premier fournisseur qui est présente dans le produit dangereux du fournisseur subséquent.

**(2) Le paragraphe 5.7(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Fiche de données de sécurité et étiquette — identificateur de produit — confidentialité — alinéas 3(1)(a) et 4(1)(b)**

(9) L'alinéa 3(1)(a) de même que l'obligation visée à l'alinéa 4(1)(b) relativement à l'alinéa 1a) de l'annexe 1, si ces renseignements sont disponibles et s'appliquent, ne s'appliquent pas à la vente d'un produit dangereux à un employeur qui est soustrait, en vertu de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses* ou d'une loi provinciale, à l'obligation de communiquer pour le produit dangereux l'identificateur de produit du produit dangereux, si ce renseignement est remplacé sur l'étiquette et sur la fiche de données de sécurité par :

a) le nom de code ou le numéro de code spécifié par le fournisseur;

b) les renseignements visés aux paragraphes (3) ou (4) qui se rapportent à la demande de dérogation présentée par l'employeur en vertu de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, s'ils sont disponibles, ou, sinon, les renseignements exigés par la loi provinciale.

**(3) The portion of subsection 5.7(10) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Safety data sheet and label — confidential supplier identifier — paragraphs 3(1)(b) and 4(1)(b)**

**(10)** Paragraph 3(1)(b) and the requirement in paragraph 4(1)(b) in relation to paragraph 1(d) of Schedule 1, if the information is available and applicable, do not apply in respect of the sale of a hazardous product to an employer who is exempt under the *Hazardous Materials Information Review Act* or under the laws of a province from the requirement to disclose any information that could be used to identify the supplier of the hazardous product if that information is replaced on the label and the safety data sheet by

**(4) The portion of subsection 5.7(11) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Safety data sheet — sale to employer**

**(11)** The sale of a hazardous product to an employer is exempt from the requirement to disclose information — other than the product identifier and initial supplier identifier — on the safety data sheet that could be the subject of a claim for exemption under subsection 11(2) of the *Hazardous Materials Information Review Act* if

**13 (1) Paragraph 5.12(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** a document that provides the changes to the safety data sheet that are required as a result of the significant new data and the date on which the significant new data became available.

**(2) Paragraph 5.12(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** obtains or prepares a document that provides the changes to the safety data sheet that are required as a result of the significant new data and the date on which the significant new data became available and appends that document to the safety data sheet referred to in paragraph (a).

**(3) Le passage du paragraphe 5.7(10) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Fiche de données de sécurité et étiquette — identificateur du fournisseur — confidentialité — alinéas 3(1)(b) et 4(1)(b)**

**(10)** L'alinéa 3(1)(b) de même que l'obligation visée à l'alinéa 4(1)(b) relativement à l'alinéa 1d) de l'annexe 1, si ces renseignements sont disponibles et s'appliquent, ne s'appliquent pas à la vente d'un produit dangereux à un employeur qui est soustrait, en vertu de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses* ou d'une loi provinciale, à l'obligation de communiquer des renseignements qui pourraient servir à identifier le fournisseur de ce produit, si ces renseignements sont remplacés sur l'étiquette et sur la fiche de données de sécurité par :

**(4) Le passage du paragraphe 5.7(11) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Fiche de données de sécurité — vente à l'employeur**

**(11)** Dans le cas de la vente d'un produit dangereux à un employeur, l'obligation de communiquer, sur la fiche de données de sécurité, les renseignements — autres que l'identificateur de produit et l'identificateur du fournisseur initial — qui pourraient faire l'objet d'une demande de dérogation présentée en vertu du paragraphe 11(2) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses* est écartée si les conditions ci-après sont réunies :

**13 (1) L'alinéa 5.12(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(b)** un document sur lequel figurent les modifications devant être apportées à la fiche de données de sécurité compte tenu des nouvelles données importantes ainsi que la date à laquelle ces nouvelles données importantes sont devenues disponibles.

**(2) L'alinéa 5.12(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(b)** d'autre part, obtient ou prépare un document sur lequel figurent les modifications devant être apportées à la fiche de données de sécurité compte tenu des nouvelles données importantes ainsi que la date à laquelle ces nouvelles données importantes sont devenues disponibles et joint ce document à la fiche de données de sécurité mentionnée à l'alinéa a).

**(3) Paragraph 5.12(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the person or government that acquires possession or ownership is provided with a document that provides the changes to the label that are required as a result of the significant new data and the date on which the significant new data became available.

**(4) Paragraph 5.12(5)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the supplier obtains or prepares a document that provides the changes to the label that are required as a result of the significant new data and the date on which the significant new data became available.

**14 The heading “Definition” before section 7.2 of the Regulations is replaced by the following:****Definitions****15 Section 7.2 of the Regulations is replaced by the following:****Definitions**

**7.2** The following definitions apply in this Subpart.

**chemically unstable gas** means a flammable gas that is liable to react explosively even in the absence of air or oxygen. (*gaz chimiquement instable*)

**flammable gas** means a gas that has a flammable range when mixed with air at 20°C and at the standard pressure of 101.3 kPa. (*gaz inflammable*)

**pyrophoric gas** means a flammable gas that is liable to ignite spontaneously in air at a temperature of 54°C or less. (*gaz pyrophorique*)

**16 Section 7.2.1 of the Regulations is replaced by the following:****Exclusions**

**7.2.1 (1)** Any product that is classified in a category of the hazard class “Aerosols” need not be classified in any category or subcategory of this hazard class.

**(3) L’alinéa 5.12(4)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) d’autre part, est fourni à la personne ou administration qui prend possession ou devient propriétaire du produit un document sur lequel figurent les modifications devant être apportées à l’étiquette compte tenu des nouvelles données importantes ainsi que la date à laquelle ces nouvelles données importantes sont devenues disponibles.

**(4) L’alinéa 5.12(5)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) d’autre part, le fournisseur obtient ou prépare un document sur lequel figurent les modifications devant être apportées à l’étiquette compte tenu des nouvelles données importantes ainsi que la date à laquelle ces nouvelles données importantes sont devenues disponibles.

**14 L’intertitre « Définitions » précédant l’article 7.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Définitions****15 L’article 7.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Définitions**

**7.2** Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.

**gaz chimiquement instable** Gaz inflammable qui est susceptible d’exploser même en l’absence d’air ou d’oxygène. (*chemically unstable gas*)

**gaz inflammable** Gaz qui a un domaine d’inflammabilité en mélange avec l’air à 20 °C et à la pression normale de 101,3 kPa. (*flammable gas*)

**gaz pyrophorique** Gaz inflammable qui est susceptible de s’enflammer spontanément dans l’air à une température de 54 °C ou moins. (*pyrophoric gas*)

**16 L’article 7.2.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Exclusion**

**7.2.1 (1)** Si un produit a été classé dans une catégorie de la classe de danger « Aerosols », il n’est pas nécessaire de le classer dans une catégorie ou une sous-catégorie de la présente classe de danger.

**Categories — Flammable Gas**

**(2)** A flammable gas is classified in a category or subcategory of this hazard class in accordance with the following table:

**TABLE**

Item	Column 1 Category	Column 2 Subcategory	Column 3 Criteria
1		Flammable Gases — Category 1A, Flammable Gas	A flammable gas that <b>(a)</b> is ignitable when mixed with air at a concentration ≤ 13.0% by volume; or <b>(b)</b> has a flammable range when mixed with air ≥ 12 percentage points, regardless of the lower flammability limit, unless data demonstrate it meets the criteria for the subcategory “Flammable Gases — Category 1B, Flammable Gas”
2		Flammable Gases — Category 1B, Flammable Gas	A flammable gas that meets the criteria for the subcategory “Flammable Gases — Category 1A, Flammable Gas”, but does not meet the criteria for the subcategory “Flammable Gases — Category 1A, Pyrophoric Gas”, “Flammable Gases — Category 1A, Chemically Unstable Gas A” or “Flammable Gases — Category 1A, Chemically Unstable Gas B”, and that has <b>(a)</b> a lower flammability limit of > 6% by volume in air; or <b>(b)</b> a fundamental burning velocity < 10 cm/s

**Catégories — gaz inflammables**

**(2)** Les gaz inflammables sont classés dans une catégorie ou une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau suivant :

**TABLEAU**

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Sous-catégorie	Colonne 3 Critère
1		Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz inflammable	Le gaz inflammable qui : <b>a)</b> soit est inflammable en mélange avec l'air à une concentration ≤ 13,0 % en volume; <b>b)</b> soit a un domaine d'inflammabilité en mélange avec l'air ≥ 12 points de pourcentage, quelle que soit la limite inférieure d'inflammabilité, à moins que les données ne démontrent qu'il répond aux critères de la sous-catégorie « Gaz inflammables — catégorie 1B, gaz inflammable »
2		Gaz inflammables — catégorie 1B, gaz inflammable	Le gaz inflammable qui répond aux critères de la sous-catégorie « Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz inflammable », mais qui ne répond pas aux critères de la sous-catégorie « Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz pyrophorique », « Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz chimiquement instable A » ou « Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz chimiquement instable B » et qui a : <b>a)</b> soit une limite inférieure d'inflammabilité > 6 % en volume dans l'air; <b>b)</b> soit une vitesse fondamentale de combustion < 10 cm/s

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Category	Subcategory	Criteria
3	Flammable Gases — Category 2, Flammable Gas		A flammable gas that does not meet the criteria for the subcategory “Flammable Gases — Category 1A, Flammable Gas” or “Flammable Gases — Category 1B, Flammable Gas”

### Subcategories — Chemically Unstable Gas

(2.1) A chemically unstable gas is classified in a subcategory of this hazard class in accordance with the following table:

TABLE

	Column 1	Column 2
Item	Subcategory	Criteria
1	Flammable Gases — Category 1A, Chemically Unstable Gas A	A flammable gas that, at 20°C and at the standard pressure of 101.3 kPa, is a chemically unstable gas
2	Flammable Gases — Category 1A, Chemically Unstable Gas B	A flammable gas that, at > 20°C or at a pressure > 101.3 kPa, is a chemically unstable gas

### Subcategory — Pyrophoric Gas

(2.2) A pyrophoric gas is classified in the subcategory of this hazard class in accordance with the following table:

TABLE

	Column 1	Column 2
Item	Subcategory	Criteria
1	Flammable Gases — Category 1A, Pyrophoric Gas	A flammable gas that is a pyrophoric gas

### Calculation method

(3) Test data have priority over data obtained using a calculation method. If a calculation method is used to establish whether a gas is classified in this hazard class, the calculation method set out in the International Organization for Standardization standard ISO 10156:2017 entitled *Gas cylinders — Gases and gas mixtures — Determination of fire potential and oxidizing ability for the selection of cylinder valve outlets*, as amended from time to time, or any other calculation method that is a scientifically validated method, must be used.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Catégorie	Sous-catégorie	Critère
3	Gaz inflammables — catégorie 2, gaz inflammable		Le gaz inflammable qui ne répond pas aux critères de la sous-catégorie « Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz inflammable » ou « Gaz inflammables — catégorie 1B, gaz inflammable »

### Sous-catégories — gaz chimiquement instables

(2.1) Les gaz chimiquement instables sont classés dans une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau suivant :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Sous-catégorie	Critère
1	Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz chimiquement instables A	Le gaz inflammable qui est chimiquement instable à une température de 20 °C et à la pression normale de 101,3 kPa
2	Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz chimiquement instables B	Le gaz inflammable qui est chimiquement instable à une température > 20 °C ou à une pression > 101,3 kPa

### Sous-catégorie — gaz pyrophoriques

(2.2) Les gaz pyrophoriques sont classés dans une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau suivant :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Sous-catégorie	Critère
1	Gaz inflammables — catégorie 1A, gaz pyrophorique	Le gaz inflammable qui est un gaz pyrophorique

### Méthode de calcul

(3) Les données issues d'épreuves prévalent sur les données obtenues grâce à une méthode de calcul. Si une méthode de calcul est employée pour établir si le gaz est classé dans la présente classe de danger, la méthode de calcul prévue dans la norme ISO 10156:2017 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Bouteilles à gaz — Gaz et mélanges de gaz — Détermination du potentiel d'inflammabilité et d'oxydation pour le choix des raccords de sortie de robinets*, avec ses modifications successives, ou toute autre méthode de calcul qui est une méthode validée sur le plan scientifique est utilisée.

**Data permits classification in category or subcategory**

(4) If the data obtained using a calculation method referred to in subsection (3) support the conclusion that the gas must be classified in a category or subcategory of this hazard class in accordance with the tables following subsection 7.2.1(2), (2.1) or (2.2), the gas must be classified in the appropriate category or subcategory.

**Data does not permit classification in category or subcategory**

(5) If the data obtained using a calculation method referred to in subsection (3) support the conclusion that the gas is a flammable gas, but do not permit for the determination of classification in the appropriate category or subcategory of this hazard class, the gas must be classified in the subcategory “Flammable Gases – Category 1A, Flammable Gas”.

**17 The heading “Flammable Aerosols” before section 7.3 of the Regulations is replaced by the following:**

Aerosols

**18 The definition *flammable aerosol* in section 7.3 of the Regulations is repealed.**

**19 Section 7.3.1 of the Regulations is replaced by the following:**

**Categories**

**7.3.1 (1)** An aerosol is classified in a category of this hazard class in accordance with the following table:

**TABLE**

	Column 1	Column 2
Item	Category	Criteria
1	Aerosols – Category 1	An aerosol dispenser that <p><b>(a)</b> contains <math>\geq 85.0\%</math> flammable components and that generates an aerosol that has a heat of combustion <math>\geq 30</math> kJ/g;</p> <p><b>(b)</b> generates a spray aerosol that has an ignition distance <math>\geq 75</math> cm, based on test results from the ignition distance test for spray aerosols performed in accordance with sub-section 31.4 of Part III of the Manual of Tests and Criteria; or</p>

**Données permettant la classification dans une catégorie ou sous-catégorie**

(4) Si les données obtenues grâce à une méthode de calcul visée au paragraphe (3) appuient la conclusion selon laquelle le gaz doit être classé dans une catégorie ou une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément aux tableaux des paragraphes 7.2.1(2), (2.1) ou (2.2), le gaz doit être classé dans la catégorie ou la sous-catégorie appropriée.

**Données ne permettant pas la classification dans une catégorie ou sous-catégorie**

(5) Si les données obtenues grâce à une méthode de calcul visée au paragraphe (3) appuient la conclusion selon laquelle le gaz est un gaz inflammable, mais ne permettent pas la classification dans la catégorie ou la sous-catégorie appropriée de la présente classe de danger, le gaz doit être classé dans la sous-catégorie « Gaz inflammables – catégorie 1A, gaz inflammable ».

**17 Le titre de la sous-partie 3 « Aerosols inflammables » du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Aérosols

**18 La définition de *aérosol inflammable*, à l'article 7.3 du même règlement, est abrogée.**

**19 L'article 7.3.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Catégories**

**7.3.1 (1)** Les aérosols sont classés dans une catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau suivant :

**TABLEAU**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Catégorie	Critère
1	Aérosols – catégorie 1	Le générateur d'aérosol qui possède l'une des caractéristiques suivantes : <p><b>a)</b> il contient une proportion <math>\geq 85,0\%</math> de composants inflammables et l'aérosol a une chaleur de combustion <math>\geq 30</math> kJ/g;</p> <p><b>b)</b> il génère un aérosol vaporisé dont la distance d'inflammation est <math>\geq 75</math> cm, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation à distance pour les aérosols vaporisés prévue à la sous-section 31.4 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères;</p>

Column 1	Column 2	Colonne 1	Colonne 2		
Item	Category	Criteria	Article	Catégorie	Critère
		<p><b>(c)</b> generates a foam aerosol that has, based on test results from the aerosol foam flammability test performed in accordance with sub-section 31.6 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, either</p> <p><b>(i)</b> a flame height <math>\geq 20</math> cm and a flame duration <math>\geq 2</math> s, or</p> <p><b>(ii)</b> a flame height <math>\geq 4</math> cm and a flame duration <math>\geq 7</math> s</p>			<p><b>(c)</b> il génère une mousse d'aérosol qui, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation des mousses d'aérosol prévue à la sous-section 31.6 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères, a :</p> <p><b>(i)</b> soit une hauteur de flamme <math>\geq 20</math> cm et une durée de flamme <math>\geq 2</math> s,</p> <p><b>(ii)</b> soit une hauteur de flamme <math>\geq 4</math> cm et une durée de flamme <math>\geq 7</math> s</p>
2	Aerosols — Category 2	<p>An aerosol dispenser that generates</p> <p><b>(a)</b> a spray aerosol that does not meet the criteria for the category "Aerosols — Category 1" and that has</p> <p><b>(i)</b> a heat of combustion <math>\geq 20</math> kJ/g,</p> <p><b>(ii)</b> an ignition distance <math>\geq 15</math> cm, based on test results from the ignition distance test for spray aerosols performed in accordance with sub-section 31.4 of Part III of the Manual of Tests and Criteria,</p> <p><b>(iii)</b> a time equivalent <math>\leq 300</math> s/m<sup>3</sup>, based on test results from the enclosed space ignition test performed in accordance with sub-section 31.5 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, or</p> <p><b>(iv)</b> a deflagration density <math>\leq 300</math> g/m<sup>3</sup>, based on test results from the enclosed space ignition test performed in accordance with sub-section 31.5 of Part III of the Manual of Tests and Criteria; or</p> <p><b>(b)</b> a foam aerosol that does not meet the criteria for the category "Aerosols — Category 1" and that has a flame height <math>\geq 4</math> cm and a flame duration <math>\geq 2</math> s, based on test results from the aerosol foam flammability test performed in accordance with sub-section 31.6 of Part III of the Manual of Tests and Criteria</p>	2	Aérosols — catégorie 2	<p>Le générateur d'aérosol qui :</p> <p><b>a)</b> soit génère un aérosol vaporisé qui ne répond pas aux critères de la catégorie « Aérosols — catégorie 1 » et qui possède l'une des caractéristiques suivantes :</p> <p><b>(i)</b> il a une chaleur de combustion <math>\geq 20</math> kJ/g,</p> <p><b>(ii)</b> il a une distance d'inflammation <math>\geq 15</math> cm, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation à distance pour les aérosols vaporisés prévue à la sous-section 31.4 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères,</p> <p><b>(iii)</b> il a un temps équivalent <math>\leq 300</math> s/m<sup>3</sup>, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation dans un espace clos prévue à la sous-section 31.5 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères,</p> <p><b>(iv)</b> il a une densité de déflagration <math>\leq 300</math> g/m<sup>3</sup>, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation dans un espace clos prévue à la sous-section 31.5 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères;</p> <p><b>b)</b> soit génère une mousse d'aérosol qui ne répond pas aux critères de la catégorie « Aérosols — catégorie 1 » et qui a une hauteur de flamme <math>\geq 4</math> cm et une durée de flamme <math>\geq 2</math> s, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve d'inflammation des mousses d'aérosol prévue à la sous-section 31.6 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères</p>



Item	Column 1 Category	Column 2 Criteria
3	Aerosols — Category 3	<p>An aerosol dispenser that</p> <p><b>(a)</b> contains <math>\leq 1\%</math> flammable components and that generates an aerosol that has a heat of combustion <math>&lt; 20</math> kJ/g;</p> <p><b>(b)</b> generates a spray aerosol that does not meet the criteria for the category “Aerosols — Category 1” or “Aerosols — Category 2” and that has</p> <p><b>(i)</b> a time equivalent <math>&gt; 300</math> s/m<sup>3</sup>, based on test results from the enclosed space ignition test performed in accordance with sub-section 31.5 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, or</p> <p><b>(ii)</b> a deflagration density <math>&gt; 300</math> g/m<sup>3</sup>, based on test results from the enclosed space ignition test performed in accordance with sub-section 31.5 of Part III of the Manual of Tests and Criteria; or</p> <p><b>(c)</b> generates a foam aerosol that does not meet the criteria for the category “Aerosols — Category 1” or “Aerosols — Category 2” and that has, based on test results from the aerosol foam flammability test performed in accordance with sub-section 31.6 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, a flame height <math>&lt; 4</math> cm or a flame duration <math>&lt; 2</math> s</p>

### Default category

**(2)** A product that contains flammable components in an aerosol dispenser for which there are no test results in accordance with subparagraph 2.1(a)(i) and referred to in subsection (1) must be classified in the category “Aerosols — Category 1”, unless the product contains flammable components at a concentration less than or equal to 1.0% and has a heat of combustion less than 20 kJ/g.

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Critère
3	Aérosols — catégorie 3	<p>Le générateur d’aérosol qui possède l’une des caractéristiques suivantes :</p> <p><b>a)</b> il contient une proportion <math>\leq 1\%</math> de composants inflammables et l’aérosol a une chaleur de combustion <math>&lt; 20</math> kJ/g;</p> <p><b>b)</b> il génère un aérosol vaporisé qui ne répond pas aux critères de la catégorie « Aérosols — catégorie 1 » ou « Aérosols — catégorie 2 » et qui :</p> <p><b>(i)</b> soit a un temps équivalent <math>&gt; 300</math> s/m<sup>3</sup> selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve d’inflammation dans un espace clos prévue à la sous-section 31.5 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères,</p> <p><b>(ii)</b> soit a une densité de déflagration <math>&gt; 300</math> g/m<sup>3</sup>, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve d’inflammation dans un espace clos prévue à la sous-section 31.5 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères;</p> <p><b>c)</b> il génère une mousse d’aérosol qui ne répond pas aux critères de la catégorie « Aérosols — catégorie 1 » ou « Aérosols — catégorie 2 » et qui a une hauteur de flamme <math>&lt; 4</math> cm ou une durée de flamme <math>&lt; 2</math> s, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve d’inflammation des mousses d’aérosols prévue à la sous-section 31.6 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères</p>

### Classification par défaut

**(2)** Le produit constitué de composants inflammables contenus dans un générateur d’aérosol pour lequel il n’existe pas de résultats d’épreuves conformes au sous-alinéa 2.1a)(i) et visés au paragraphe (1) est classé dans la catégorie « Aérosols — catégorie 1 », à moins qu’il ne soit constitué de composants inflammables dans une concentration inférieure ou égale à 1,0 % et que sa chaleur de combustion soit inférieure à 20 kJ/g.

**20 The portion of item 1 of the table to section 7.4.1 of the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Criteria
1	A gas that has an oxidizing power > 23.5% based on one of the methods set out in the International Organization for Standardization standard ISO 10156:2017 entitled <i>Gas cylinders — Gases and gas mixtures — Determination of fire potential and oxidizing ability for the selection of cylinder valve outlets</i> , as amended from time to time

**21 Section 7.5.1 of the Regulations is replaced by the following:**

#### Exclusions

**7.5.1 (1)** Any product that is classified in a category of the hazard class “Aerosols” need not be classified in any category of this hazard class.

#### Categories

**(2)** A gas under pressure is classified in a category of this hazard class in accordance with the following table:

**TABLE**

Column 1		Column 2
Item	Category	Criteria
1	Gases Under Pressure — Compressed Gas	A gas that when packaged under pressure is entirely gaseous at -50°C, including all gases with a critical temperature ≤ -50°C
2	Gases Under Pressure — Liquefied Gas	A gas that when packaged under pressure is partially liquid at temperatures > -50°C
3	Gases Under Pressure — Refrigerated Liquefied Gas	A gas that when packaged is partially liquid because of its low temperature
4	Gases Under Pressure — Dissolved Gas	A gas that when packaged under pressure is dissolved in a liquid phase solvent

**22 Subsection 7.6.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

#### Exclusions

**7.6.1 (1)** Any product that is classified in a category of the hazard class “Aerosols” need not be classified in any category of this hazard class.

**20 Le passage de l'article 1 du tableau de l'article 7.4.1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Critère
1	Le gaz dont le pouvoir comburant est > 23,5 %, selon l'une des méthodes prévues dans la norme ISO 10156:2017 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée <i>Bouteilles à gaz — Gaz et mélanges de gaz — Détermination du potentiel d'inflammabilité et d'oxydation pour le choix des raccords de sortie de robinets</i> , avec ses modifications successives

**21 L'article 7.5.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Exclusion

**7.5.1 (1)** Si un produit est classé dans une catégorie de la classe de danger « Aérosols », il n'est pas nécessaire de le classer dans une catégorie de la présente classe de danger.

#### Catégories

**(2)** Les gaz sous pression sont classés dans une catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau suivant :

**TABLEAU**

Colonne 1		Colonne 2
Article	Catégorie	Critère
1	Gaz sous pression — gaz comprimé	Le gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est entièrement gazeux à -50 °C, y compris celui ayant une température critique ≤ -50 °C
2	Gaz sous pression — gaz liquéfié	Le gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est partiellement liquide aux températures > -50 °C
3	Gaz sous pression — gaz liquéfié réfrigéré <sup>1</sup>	Le gaz qui, lorsqu'il est emballé, est partiellement liquide du fait qu'il est à basse température
4	Gaz sous pression — gaz dissous	Le gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est dissous dans un solvant en phase liquide

<sup>1</sup> La mention « gaz liquéfié réfrigéré » vaut mention de « gaz liquide réfrigéré » à la section 3 de l'annexe 3 du SGH

**22 Le paragraphe 7.6.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Exclusion

**7.6.1 (1)** Si un produit est classé dans une catégorie de la classe de danger « Aérosols », il n'est pas nécessaire de le classer dans une catégorie de la présente classe de danger.

**23 (1) Subsection 7.7.1(1) of the Regulations is replaced by the following:****Exclusions**

**7.7.1 (1)** Any product that is classified in a category of the hazard class “Aerosols” need not be classified in any category of this hazard class.

**(2) The portion of subsection 7.7.1(2) of the Regulations before the table is replaced by the following:****Categories**

**(2)** A flammable solid that is a readily combustible solid is classified in a category of this hazard class, based on results from testing performed in accordance with the burning rate test in sub-section 33.2 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, in accordance with the following table:

**24 The portion of section 7.9.1 of the Regulations before the table is replaced by the following:****Category**

**7.9.1** A pyrophoric liquid is classified in the category of this hazard class, based on results from testing performed in accordance with test N.3 of sub-section 33.4.5 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, in accordance with the following table:

**25 The portion of section 7.10.1 of the Regulations before the table is replaced by the following:****Category**

**7.10.1** A pyrophoric solid is classified in the category of this hazard class, based on results from testing performed in accordance with test N.2 of sub-section 33.4.4 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, in accordance with the following table:

**26 Subsection 7.11.1(2) of the Regulations is replaced by the following:****Categories**

**(2)** Subject to subsection (3), a self-heating substance or mixture is classified in a category of this hazard class, based on results from testing performed in accordance with test N.4 of sub-section 33.4.6 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, in accordance with the following table:

**23 (1) Le paragraphe 7.7.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Exclusion**

**7.7.1 (1)** Si un produit est classé dans une catégorie de la classe de danger « Aérosols », il n’est pas nécessaire de le classer dans une catégorie de la présente classe de danger.

**(2) Le passage du paragraphe 7.7.1(2) du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :****Catégories**

**(2)** Les solides inflammables qui sont des solides facilement inflammables sont classés dans une catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau ci-après, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve de vitesse de combustion prévue à la sous-section 33.2 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères :

**24 Le passage de l’article 7.9.1 du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :****Catégorie**

**7.9.1** Les liquides pyrophoriques sont classés dans la catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau ci-après, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve N.3 de la sous-section 33.4.5 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères :

**25 Le passage de l’article 7.10.1 du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :****Catégorie**

**7.10.1** Les solides pyrophoriques sont classés dans la catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau ci-après, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve N.2 de la sous-section 33.4.4 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères :

**26 Le paragraphe 7.11.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Catégories**

**(2)** Sous réserve du paragraphe (3), les matières auto-échauffantes sont classées dans une catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau ci-après, selon les résultats d’épreuves effectuées conformément à l’épreuve N.4 de la sous-section 33.4.6 de la troisième partie du Manuel d’épreuves et de critères :

TABLE

Item	Column 1 Category	Column 2 Criteria
1	Self-heating Substances and Mixtures — Category 1	A solid or liquid in respect of which a positive result is obtained in a test using a 25 mm sample cube at 140°C
2	Self-heating Substances and Mixtures — Category 2	A solid or liquid in respect of which a positive result is obtained in a test using a 100 mm sample cube at 140°C, a negative result is obtained in a test using a 25 mm sample cube at 140°C and <p><b>(a)</b> the solid or liquid is packed in packages with a volume &gt; 3 m<sup>3</sup>;</p> <p><b>(b)</b> a positive result is obtained in a test using a 100 mm sample cube at 120°C and the solid or liquid is packed in packages with a volume &gt; 450 l; or</p> <p><b>(c)</b> a positive result is obtained in a test using a 100 mm sample cube at 100°C</p>

**27 Section 7.12 of the Regulations is replaced by the following:**

#### Interpretation

**7.12** In this Subpart, substances and mixtures which, in contact with water, emit flammable gases are liquids and solids that, by interaction with water, are liable to become spontaneously flammable or give off flammable gases in dangerous quantities, that is, in quantities that are greater than one litre of gas per kilogram of the mixture or substance per hour.

**28 (1) The portion of subsection 7.12.1(2) of the Regulations before the table is replaced by the following:**

#### Categories

**(2)** A liquid or solid which, in contact with water, emits flammable gases is classified in a category of this hazard class, based on results from testing performed in accordance with test N.5 of sub-section 33.5.4 of Part III of the Manual of Tests and Criteria, in accordance with the following table:

TABLEAU

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Critère
1	Matières auto-échauffantes — catégorie 1	Le liquide ou le solide pour lequel un résultat positif est obtenu lors d'une épreuve sur un échantillon cubique de 25 mm de côté à 140 °C
2	Matières auto-échauffantes — catégorie 2	Le liquide ou le solide pour lequel un résultat positif est obtenu lors d'une épreuve sur un échantillon cubique de 100 mm de côté à 140 °C, un résultat négatif est obtenu lors d'une épreuve sur un échantillon cubique de 25 mm de côté à 140 °C et l'une des conditions ci-après est remplie : <p><b>a)</b> le liquide ou le solide est emballé dans des emballages d'un volume &gt; 3 m<sup>3</sup>;</p> <p><b>b)</b> un résultat positif est obtenu lors d'une épreuve sur un échantillon cubique de 100 mm de côté à 120 °C et le liquide ou le solide est emballé dans des emballages d'un volume &gt; 450 l;</p> <p><b>c)</b> un résultat positif est obtenu lors d'une épreuve sur un échantillon cubique de 100 mm de côté à 100 °C</p>

**27 L'article 7.12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Interprétation

**7.12** Dans la présente sous-partie, les matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables sont les liquides et les solides qui, par réaction avec l'eau, sont susceptibles de s'enflammer spontanément ou de dégager des gaz inflammables en quantité dangereuse, soit en quantité supérieure à un litre de gaz par kilogramme de mélange ou de substance par heure.

**28 (1) Le passage du paragraphe 7.12.1(2) du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :**

#### Catégories

**(2)** Les liquides ou les solides qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables sont classés dans une catégorie de la présente classe de danger conformément au tableau ci-après, selon les résultats d'épreuves effectuées conformément à l'épreuve N.5 de la sous-section 33.5.4 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères :

**(2) The portion of item 3 of the table to subsection 7.12.1(2) of the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Criteria
3	A liquid or solid that reacts with water at ambient temperature such that the maximum rate of evolution of flammable gas is > 1 l/kg of liquid or solid per hour

**29 The table to subsection 7.14.1(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**TABLE**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Category	Criteria Using Test O.1	Criteria Using Test O.3
1	Oxidizing Solids — Category 1	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning time < the mean burning time of a 3:2 mixture, by mass, of potassium bromate and cellulose	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning rate > the mean burning rate of a 3:1 mixture, by mass, of calcium peroxide and cellulose
2	Oxidizing Solids — Category 2	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning time ≤ the mean burning time of a 2:3 mixture, by mass, of potassium bromate and cellulose	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning rate ≥ the mean burning rate of a 1:1 mixture, by mass, of calcium peroxide and cellulose
3	Oxidizing Solids — Category 3	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning time ≤ the mean burning time of a 3:7 mixture, by mass, of potassium bromate and cellulose	A solid that, when tested in a 4:1 or 1:1 mixture, by mass, with cellulose, exhibits a mean burning rate ≥ the mean burning rate of a 1:2 mixture, by mass, of calcium peroxide and cellulose

**(2) Le passage de l'article 3 du tableau du paragraphe 7.12.1(2) du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Critère
3	Le liquide ou le solide qui réagit au contact de l'eau à la température ambiante en dégageant un gaz inflammable en quantité >1 l/kg de liquide ou de solide par heure

**29 Le tableau du paragraphe 7.14.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**TABLEAU**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Catégorie	Critère — épreuve O.1	Critère — épreuve O.3
1	Matières solides comburantes — catégorie 1	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une durée moyenne de combustion < celle d'un mélange 3:2, en masse, de bromate de potassium et de cellulose	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une vitesse moyenne de combustion > celle d'un mélange 3:1, en masse, de peroxyde de calcium et de cellulose
2	Matières solides comburantes — catégorie 2	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une durée moyenne de combustion ≤ celle d'un mélange 2:3, en masse, de bromate de potassium et de cellulose	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une vitesse moyenne de combustion ≥ celle d'un mélange 1:1 en masse, de peroxyde de calcium et de cellulose
3	Matières solides comburantes — catégorie 3	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une durée moyenne de combustion ≤ celle d'un mélange 3:7, en masse, de bromate de potassium et de cellulose	Le solide qui, lors d'une épreuve sur un mélange 4:1 ou 1:1, en masse, avec la cellulose, a une vitesse moyenne de combustion ≥ celle d'un mélange 1:2, en masse, de peroxyde de calcium et de cellulose

**30 (1) Paragraph 7(a) of the table to subsection 7.15.1(3) of the Regulations is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Criteria
7	(a) has a SADT $\geq 60^{\circ}\text{C}$ when evaluated in a 50 kg package, or

**(2) Subsection 7.15.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

#### Mixtures – organic peroxides

(4) Subject to subsection (5), a mixture of organic peroxides must be classified in the same category as the most hazardous organic peroxide in the mixture, unless data of the types referred to in subparagraph 2.1(a)(i) or (ii) or (b)(i) or (ii) are available for the mixture as a whole and the data support the conclusion that the mixture must be classified in a category that represents a less severe hazard.

#### Mixtures – Type G organic peroxides

(5) A mixture of two or more Type G organic peroxides must be classified in the category “Organic Peroxides – Type G”, unless the self-accelerating decomposition temperature of the mixture results in the mixture being classified in a category that represents a more severe hazard.

**31 Paragraph 1(a) of the table to section 7.17.1 of the Regulations is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Criteria
1	(a) has been shown to, upon ignition, catch fire or explode when dispersed in air; or

**32 Subpart 19 of Part 7 of the Regulations is repealed.**

**33 The portion of the definition *acute toxicity* in section 8.1 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

*acute toxicity* refers to serious adverse health effects, including death, occurring following

**34 Subsection 8.1.1(2) of the Regulations is replaced by the following:**

#### Contact with water – gaseous substance

(2) If an acute toxicant that is a substance is not classified in accordance with subsection (1) with respect to the inhalation route of exposure in a category of this hazard

**30 (1) L’alinéa 7a) du tableau du paragraphe 7.15.1(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Critère
7	a) soit a une TDAA $\geq 60^{\circ}\text{C}$ lorsqu’il est évalué dans un emballage de 50 kg;

**(2) Le paragraphe 7.15.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Mélanges – peroxydes organiques

(4) Sous réserve du paragraphe (5), les mélanges des peroxydes organiques sont classés dans la même catégorie que le peroxyde organique le plus dangereux dans le mélange, à moins que des données d’un type visé à l’un des sous-alinéas 2.1a)(i) ou (ii) ou b)(i) ou (ii) ne soient disponibles pour le mélange complet et ne permettent de conclure que celui-ci doit être classé dans une catégorie de danger qui correspond à un danger moins grave.

#### Mélanges – peroxydes organiques – type G

(5) Les mélanges d’au moins deux peroxydes organiques de type G sont classés dans la catégorie « Peroxydes organiques – type G », à moins que la température de décomposition autoaccélérée du mélange ne fasse en sorte qu’il soit classé dans une catégorie de danger qui correspond à un danger plus grave.

**31 L’alinéa 1a) du tableau de l’article 7.17.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Critère
1	a) soit dont il est démontré que, s’il est exposé à une source d’ignition, il s’enflamme ou explose lorsqu’il est dispersé dans l’air;

**32 La sous-partie 19 de la partie 7 du même règlement est abrogée.**

**33 Le passage de la définition de *toxicité aiguë* précédant l’alinéa a), à l’article 8.1 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

*toxicité aiguë* Manifestation d’effets néfastes graves pour la santé, y compris le décès, qui suivent :

**34 Le paragraphe 8.1.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Contact de l’eau – substance gazeuse

(2) Les toxiques aigus qui sont des substances et qui ne sont pas classés conformément au paragraphe (1) pour la voie d’exposition par inhalation, dans une catégorie de la

class in accordance with Table 3 to subsection (3) and, upon contact with water, the acute toxicant releases a gaseous substance that has an  $LC_{50}$  that falls into one of the ranges indicated in that table, it is classified in accordance with that table with regard to that range.

**35 Section 8.1.7 of the Regulations is replaced by the following:**

**Conversion from range to point estimate**

**8.1.7 (1)** If a formula in section 8.1.5 or 8.1.6 is used, an acute toxicity point estimate must be determined, in accordance with the table to this section, for each ingredient for which only that ingredient's classification category or experimentally obtained acute toxicity range is available.

**More than one range**

**(2)** If the experimentally obtained acute toxicity range for an ingredient does not fall entirely within any of the ranges set out in column 2 of the table to this section, the converted acute toxicity point estimate for that ingredient for the purposes of column 3 is the lowest value of the experimentally obtained acute toxicity range.

**TABLE**

Item	Column 1 Exposure Routes	Column 2 Classification Category and Associated Experimentally Obtained Acute Toxicity Range Minimum and Maximum Values	Column 3 Converted Acute Toxicity Point Estimate
1	Oral (mg/kg body weight)	0 < Category 1 ≤ 5	0.5
		5 < Category 2 ≤ 50	5
		50 < Category 3 ≤ 300	100
		300 < Category 4 ≤ 2000	500
2	Dermal (mg/kg body weight)	0 < Category 1 ≤ 50	5
		50 < Category 2 ≤ 200	50
		200 < Category 3 ≤ 1000	300
		1000 < Category 4 ≤ 2000	1100
3	Inhalation (gases) (ppmV)	0 < Category 1 ≤ 100	10
		100 < Category 2 ≤ 500	100
		500 < Category 3 ≤ 2500	700
		2500 < Category 4 ≤ 20 000	4500
4	Inhalation (vapours) (mg/l)	0 < Category 1 ≤ 0.5	0.05
		0.5 < Category 2 ≤ 2.0	0.5
		2.0 < Category 3 ≤ 10.0	3
		10.0 < Category 4 ≤ 20.0	11

présente classe de danger, conformément au tableau 3 du paragraphe (3), mais qui, au contact de l'eau, dégagent une substance gazeuse dont la  $CL_{50}$  se situe dans l'un des intervalles mentionnés dans ce tableau sont classés conformément au tableau en fonction de cet intervalle.

**35 L'article 8.1.7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Conversion à partir d'un intervalle en valeurs ponctuelles**

**8.1.7 (1)** Si l'une des formules visées aux articles 8.1.5 ou 8.1.6 est employée, une valeur ponctuelle de l'estimation de la toxicité aiguë est déterminée à partir du tableau ci-après pour chaque ingrédient pour lequel seuls la catégorie de classification ou l'intervalle de valeurs expérimentales de toxicité aiguë sont disponibles.

**Plus d'un intervalle**

**(2)** Si l'intervalle de valeurs expérimentales de toxicité aiguë d'un ingrédient ne se situe entièrement dans aucun des intervalles figurant à la colonne 2 du tableau ci-après, la conversion en valeurs ponctuelles de l'estimation de la toxicité aiguë de cet ingrédient pour l'application de la colonne 3 est la valeur minimale de l'intervalle de valeurs expérimentales de toxicité aiguë.

**TABLEAU**

Article	Colonne 1 Voies d'exposition	Colonne 2 Catégories de classification et valeurs expérimentales de toxicité aiguë minimales et maximales délimitant ces catégories	Colonne 3 Conversion en valeurs ponctuelles de l'estimation de la toxicité aiguë
1	Orale (mg/kg de poids corporel)	0 < catégorie 1 ≤ 5	0,5
		5 < catégorie 2 ≤ 50	5
		50 < catégorie 3 ≤ 300	100
		300 < catégorie 4 ≤ 2 000	500
2	Cutanée (mg/kg de poids corporel)	0 < catégorie 1 ≤ 50	5
		50 < catégorie 2 ≤ 200	50
		200 < catégorie 3 ≤ 1 000	300
		1 000 < catégorie 4 ≤ 2 000	1 100
3	Inhalation (gaz) (ppmV)	0 < catégorie 1 ≤ 100	10
		100 < catégorie 2 ≤ 500	100
		500 < catégorie 3 ≤ 2 500	700
		2 500 < catégorie 4 ≤ 20 000	4 500
4	Inhalation (vapeurs) (mg/l)	0 < catégorie 1 ≤ 0,5	0,05
		0,5 < catégorie 2 ≤ 2,0	0,5
		2,0 < catégorie 3 ≤ 10,0	3
		10,0 < catégorie 4 ≤ 20,0	11

Item	Column 1 Exposure Routes	Column 2 Classification Category and Associated Experimentally Obtained Acute Toxicity Range Minimum and Maximum Values	Column 3 Converted Acute Toxicity Point Estimate
5	Inhalation (dust/mist) (mg/l)	0 < Category 1 ≤ 0.05	0.005
		0.05 < Category 2 ≤ 0.5	0.05
		0.5 < Category 3 ≤ 1.0	0.5
		1.0 < Category 4 ≤ 5.0	1.5

**36 The definitions *skin corrosion* and *skin irritation* in section 8.2 of the Regulations are replaced by the following:**

***skin corrosion*** means the production of irreversible damage to the skin, namely, visible necrosis through the epidermis and into the dermis, occurring after exposure to a mixture or substance, and includes ulcers, bleeding, bloody scabs and, within a 14-day observation period, discoloration due to blanching of the skin, complete areas of alopecia, and scars. (*corrosion cutanée*)

***skin irritation*** means the production of reversible damage to the skin occurring after exposure to a mixture or substance. (*irritation cutanée*)

**37 The portions of items 1 to 3 of the table to subsection 8.2.2(2) of the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Item	Column 2 Criteria
1	A substance that, according to animal data acquired from a scientifically validated method, produces irreversible damage to the skin after an exposure of three minutes or less, and within one hour of observation, in at least one animal
2	A substance that, according to animal data acquired from a scientifically validated method, produces irreversible damage to the skin after an exposure of more than three minutes and up to and including one hour, and within 14 days of observation, in at least one animal
3	A substance that, according to animal data acquired from a scientifically validated method, produces irreversible damage to the skin after an exposure of more than one hour and up to and including four hours, and within 14 days of observation, in at least one animal

Article	Colonne 1 Voies d'exposition	Colonne 2 Catégories de classification et valeurs expérimentales de toxicité aiguë minimales et maximales délimitant ces catégories	Colonne 3 Conversion en valeurs ponctuelles de l'estimation de la toxicité aiguë
5	Inhalation (poussières/brouillards) (mg/l)	0 < catégorie 1 ≤ 0,05	0,005
		0,05 < catégorie 2 ≤ 0,5	0,05
		0,5 < catégorie 3 ≤ 1,0	0,5
		1,0 < catégorie 4 ≤ 5,0	1,5

**36 Les définitions de *corrosion cutanée* et *irritation cutanée* à l'article 8.2 du même règlement sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

***corrosion cutanée*** Apparition de lésions cutanées irréversibles à la suite de l'exposition à un mélange ou à une substance, à savoir une nécrose visible au travers de l'épiderme et dans le derme, notamment les ulcérations, les saignements, les escarres ensanglantées et, dans une période d'observation de quatorze jours, la décoloration due au blanchissement de la peau, les zones complètes d'alopécie et les cicatrices. (*skin corrosion*)

***irritation cutanée*** Apparition de lésions cutanées réversibles à la suite de l'exposition à un mélange ou à une substance. (*skin irritation*)

**37 Le passage des articles 1 à 3 du tableau du paragraphe 8.2.2(2) du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 2 Critère
1	La substance pour laquelle les données animales issues d'une méthode validée sur le plan scientifique démontrent, pour au moins un animal, que la substance cause des lésions cutanées irréversibles après une exposition de trois minutes ou moins et pendant une période d'observation d'une heure
2	La substance pour laquelle les données animales issues d'une méthode validée sur le plan scientifique démontrent, pour au moins un animal, que la substance cause des lésions cutanées irréversibles après une période d'exposition de plus de trois minutes et d'au plus une heure et pendant une période d'observation de quatorze jours
3	La substance pour laquelle les données animales issues d'une méthode validée sur le plan scientifique démontrent, pour au moins un animal, que la substance cause des lésions cutanées irréversibles après une période d'exposition de plus d'une heure et d'au plus quatre heures et pendant une période d'observation de quatorze jours



**38 (1) Subsection 8.2.11(1) of the Regulations is replaced by the following:****Data available for ingredients**

**8.2.11 (1)** Subject to subsection (3), a mixture that contains one or more ingredients that are classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C” or the category “Skin Irritation — Category 2” is classified in a category or subcategory of this hazard class in accordance with subsection (2), subject to the following:

**(a)** ingredients that are classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C” or the category “Skin Irritation — Category 2” and are present in the mixture at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 1.0% must be included in the calculation of the sum of concentrations of ingredients; and

**(b)** ingredients that are classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C” or the category “Skin Irritation — Category 2” and are present in the mixture at a concentration of less than the concentration limit of 1.0% must be included in the calculation of the sum of concentrations of ingredients only if there is evidence that, at the concentration at which they are present, the ingredients are skin-corrosive substances or skin-irritant substances.

**(2) Paragraph 8.2.11(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(a.1)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A” is equal to or greater than 5.0%, and the mixture does not contain any ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C”, the mixture is classified in the category “Skin Corrosion — Category 1” or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”;

**(a.2)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B” is equal to or greater than 5.0%, and the mixture does not contain any ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C”, the mixture is classified in

**38 (1) Le paragraphe 8.2.11(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Données disponibles pour les ingrédients**

**8.2.11 (1)** Sous réserve du paragraphe (3), le mélange qui contient un ou plusieurs ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C » ou la catégorie « Irritation cutanée — catégorie 2 » est classé dans une catégorie ou une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément au paragraphe (2), compte tenu de ce qui suit :

**a)** les ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C » ou la catégorie « Irritation cutanée — catégorie 2 » et qui sont présents dans le mélange dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 1,0 % sont inclus dans le calcul de la somme des concentrations des ingrédients;

**b)** les ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C » ou la catégorie « Irritation cutanée — catégorie 2 » et qui sont présents dans le mélange dans une concentration inférieure à la limite de concentration de 1,0 % sont inclus dans le calcul de la somme des concentrations des ingrédients seulement s’il est démontré que ces ingrédients, dans la concentration où ils sont présents, sont des substances corrosives pour la peau ou irritantes pour la peau.

**(2) L’alinéa 8.2.11(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a.1)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A » est égale ou supérieure à 5,0 % et que le mélange ne contient aucun ingrédient classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B » ou la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C », le mélange est classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 » ou dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A »;

**a.2)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B » est égale ou supérieure à 5,0 % et que le mélange ne contient aucun ingrédient classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A » ou la

the category “Skin Corrosion — Category 1” or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”;

**(a.3)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C” is equal to or greater than 5.0%, and the mixture does not contain any ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, the mixture is classified in the category “Skin Corrosion — Category 1” or the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C”;

**(a.4)** if the sum of the concentrations of ingredients set out in two or more of the following subparagraphs is equal to or greater than 5.0%, the mixture is classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”:

**(i)** ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”,

**(ii)** ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”,

**(iii)** ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B”, and

**(iv)** ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C”;

**(b)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B” and ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C” is equal to or greater than 1.0% but less than 5.0%, the mixture is classified in the category “Skin Irritation — Category 2”;

**(3) Subparagraph 8.2.11(2)(d)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

**(i)** 10 times the sum of concentrations of ingredients classified in the category “Skin Corrosion — Category 1”, ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1A”, ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1B” and ingredients classified in the subcategory “Skin Corrosion — Category 1C”, and

sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C », le mélange est classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 » ou dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B »;

**a.3)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C » est égale ou supérieure à 5,0 % et que le mélange ne contient aucun ingrédient classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A » ou la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B », le mélange est classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 » ou dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C »;

**a.4)** si la somme des concentrations des ingrédients visés à deux des sous-alinéas ci-après ou plus est égale ou supérieure à 5,0 %, le mélange est classé dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 » :

**(i)** les ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 »,

**(ii)** les ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A »,

**(iii)** les ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B »,

**(iv)** les ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C »;

**b)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A », des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B » et des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C » est égale ou supérieure à 1,0 % mais inférieure à 5,0 %, le mélange est classé dans la catégorie « Irritation cutanée — catégorie 2 »;

**(3) Le sous-alinéa 8.2.11(2)d)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(i)** dix fois la somme des concentrations des ingrédients classés dans la catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1 », des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1A », des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1B » et des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Corrosion cutanée — catégorie 1C »;

**39 The definitions *eye irritation* and *serious eye damage* in section 8.3 of the Regulations are replaced by the following:**

***eye irritation*** means the production of changes in the eye after exposure of the eye to a mixture or substance that are fully reversible within an observation period of 21 days after that exposure. (*irritation oculaire*)

***serious eye damage*** means the production of tissue damage in the eye or serious physical decay of vision, occurring after exposure of the eye to a mixture or substance,

- (a) for which data demonstrate that it is irreversible; or
- (b) that is not fully reversible within an observation period of 21 days after that exposure. (*lésion oculaire grave*)

**40 (1) Subsection 8.3.11(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**Data available for ingredients**

**8.3.11 (1)** Subject to subsection (3), a mixture that contains one or more ingredients that are classified in the category “Serious Eye Damage — Category 1”, the category “Eye Irritation — Category 2”, the subcategory “Eye Irritation — Category 2A” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2B” is classified in a category or subcategory of this hazard class in accordance with subsection (2), subject to the following:

- (a) ingredients that are classified in the category “Serious Eye Damage — Category 1”, the category “Eye Irritation — Category 2”, the subcategory “Eye Irritation — Category 2A” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2B” and are present in the mixture at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 1.0% must be included in the calculation of the sum of concentrations of ingredients; and
- (b) ingredients that are classified in the category “Serious Eye Damage — Category 1”, the category “Eye Irritation — Category 2”, the subcategory “Eye Irritation — Category 2A” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2B” and are present in the mixture at a concentration of less than the concentration limit of 1.0% must be included in the calculation of the sum of concentrations of ingredients only if there is evidence that, at the concentration at which they are present, the ingredients are substances that cause serious eye damage or eye irritation.

**39 Les définitions de *irritation oculaire* et *lésion oculaire grave* à l'article 8.3 du même règlement sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

***irritation oculaire*** Apparition de changement de l'œil faisant suite à l'exposition de l'œil à un mélange ou à une substance, qui est totalement réversible pendant une période d'observation de vingt et un jours faisant suite à cette exposition. (*eye irritation*)

***lésion oculaire grave*** Lésion des tissus oculaires ou dégradation physique sévère de la vue faisant suite à l'exposition de l'œil à un mélange ou à une substance soit pour laquelle il existe des données démontrant qu'elle est irréversible, soit qui n'est pas totalement réversible pendant une période d'observation de vingt et un jours faisant suite à cette exposition. (*serious eye damage*)

**40 (1) Le paragraphe 8.3.11(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Données disponibles pour les ingrédients**

**8.3.11 (1)** Sous réserve du paragraphe (3), le mélange qui contient un ou plusieurs ingrédients classés dans la catégorie « Lésions oculaires graves — catégorie 1 », la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 », la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A » ou la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B » est classé dans une catégorie ou une sous-catégorie de la présente classe de danger conformément au paragraphe (2), compte tenu de ce qui suit :

- a) les ingrédients classés dans la catégorie « Lésions oculaires graves — catégorie 1 », la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 », la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A » ou la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B » et qui sont présents dans le mélange dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 1,0 % sont inclus dans le calcul de la somme des concentrations des ingrédients;
- b) les ingrédients classés dans la catégorie « Lésions oculaires graves — catégorie 1 », la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 », la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A » ou la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B » et qui sont présents dans le mélange dans une concentration inférieure à la limite de concentration de 1,0 % sont inclus dans le calcul de la somme des concentrations des ingrédients seulement s'il est démontré que ces ingrédients, dans la concentration où ils sont présents, sont des substances qui causent des lésions oculaires graves ou de l'irritation oculaire.

**(2) Subsection 8.3.11(2) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):**

**(c.1)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2A” is equal to or greater than 10.0%, and the mixture does not contain any ingredients classified in the category “Eye Irritation — Category 2” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2B”, the mixture is classified in the category “Eye Irritation — Category 2” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2A”;

**(c.2)** if the sum of concentrations of ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2B” is equal to or greater than 10.0% and the mixture does not contain any ingredients classified in the category “Eye Irritation — Category 2” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2A”, the mixture is classified in the category “Eye Irritation — Category 2” or the subcategory “Eye Irritation — Category 2B”;

**(c.3)** if the sum of the concentrations of ingredients set out in two or more of the following subparagraphs is equal to or greater than 10.0%, the mixture is classified in the category “Eye Irritation — Category 2”:

**(i)** ingredients classified in the category “Eye Irritation — Category 2”,

**(ii)** ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2A”, and

**(iii)** ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2B”; or

**(3) Subparagraph 8.3.11(2)(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

**(ii)** the sum of concentrations of ingredients classified in the category “Eye Irritation — Category 2”, ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2A” and ingredients classified in the subcategory “Eye Irritation — Category 2B”.

**41 The definitions *respiratory sensitization* and *skin sensitization* in section 8.4 of the Regulations are replaced by the following:**

***respiratory sensitization*** means the production of hypersensitivity of the airways occurring after inhalation of a mixture or substance. (*sensibilisation respiratoire*)

***skin sensitization*** means the production of an allergic response occurring after skin contact with a mixture or substance. (*sensibilisation cutanée*)

**(2) Le paragraphe 8.3.11(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :**

**c.1)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A » est égale ou supérieure à 10,0 % et que le mélange ne contient aucun ingrédient classé dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 » ou dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B », le mélange est classé dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 » ou dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A »;

**c.2)** si la somme des concentrations des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B » est égale ou supérieure à 10,0 % et que le mélange ne contient aucun ingrédient classé dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 » ou dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A », le mélange est classé dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 » ou dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B »;

**c.3)** si la somme des concentrations des ingrédients visés à deux des sous-alinéas ci-après ou plus est égale ou supérieure à 10,0%, le mélange est classé dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 » :

**(i)** les ingrédients classés dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 »,

**(ii)** les ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A »,

**(iii)** les ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B »;

**(3) Le sous-alinéa 8.3.11(2)d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(ii)** la somme des concentrations des ingrédients classés dans la catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2 », des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2A » et des ingrédients classés dans la sous-catégorie « Irritation oculaire — catégorie 2B ».

**41 Les définitions de *sensibilisation cutanée* et *sensibilisation respiratoire* à l’article 8.4 du même règlement sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

***sensibilisation cutanée*** Apparition d’une réponse allergique survenant après un contact de la peau avec un mélange ou une substance. (*skin sensitization*)

***sensibilisation respiratoire*** Apparition d’une hypersensibilité des voies respiratoires survenant après l’inhalation d’un mélange ou d’une substance. (*respiratory sensitization*)

**42 Section 8.5 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

**germ cell mutagenicity** means an increased occurrence of heritable gene mutations, including heritable structural and numerical chromosome aberrations in germ cells, occurring after exposure to a mixture or substance. (*mutagénicité sur les cellules germinales*)

**43 Section 8.5.3 of the Regulations is replaced by the following:**

**Ingredient classified in Category 1 or 1A**

**8.5.3 (1)** A mixture is classified in the category “Germ Cell Mutagenicity — Category 1” or the subcategory “Germ Cell Mutagenicity — Category 1A” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Germ Cell Mutagenicity — Category 1A”, unless

(a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture is a germ cell mutagen, in which case the mixture is classified as a germ cell mutagen in accordance with section 8.5.1; or

(b) the mixture as a whole has been subjected to an *in vivo* heritable germ cell mutagenicity test that determines that the mixture is not a germ cell mutagen, and a scientifically validated method was used and the test was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**Ingredient classified in Category 1 or 1B**

(2) A mixture is classified in the category “Germ Cell Mutagenicity — Category 1” or the subcategory “Germ Cell Mutagenicity — Category 1B” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Germ Cell Mutagenicity — Category 1B”, and does not contain any ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Germ Cell Mutagenicity — Category 1A”, unless

(a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture is a germ cell mutagen, in which case the mixture is classified as a germ cell mutagen in accordance with section 8.5.1; or

**42 L'article 8.5 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

**mutagénicité sur les cellules germinales** Augmentation de la fréquence des mutations héréditaires de gènes, y compris les aberrations chromosomiques structurelles et numériques héréditaires des cellules germinales survenant après l'exposition à un mélange ou à une substance. (*germ cell mutagenicity*)

**43 L'article 8.5.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1A**

**8.5.3 (1)** Le mélange est classé dans la catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1A » s'il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1A », à moins que l'une des conditions ci-après ne s'applique :

a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange est un mutagène des cellules germinales, auquel cas il est classé à titre de mutagène des cellules germinales, conformément à l'article 8.5.1;

b) le mélange complet a fait l'objet d'une épreuve *in vivo* de mutations héréditaires sur des cellules germinales, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues à l'époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n'est pas un mutagène des cellules germinales.

**Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1B**

(2) Le mélange est classé dans la catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1B » s'il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1B » et ne contient aucun ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Mutagénicité sur les cellules germinales — catégorie 1A », à moins que l'une des conditions ci-après ne s'applique :

a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange est un mutagène des cellules germinales, auquel cas il est classé à titre de mutagène des cellules germinales, conformément à l'article 8.5.1;

(b) the mixture as a whole has been subjected to an *in vivo* heritable germ cell mutagenicity test that determines that the mixture is not a germ cell mutagen, and a scientifically validated method was used and the test was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**44 The heading “Definition” before section 8.6 of the Regulations is replaced by the following:**

**Definitions**

**45 Section 8.6 of the Regulations is replaced by the following:**

**Definitions**

**8.6** The following definitions apply in this Subpart.

**carcinogenic** means, in relation to a mixture or substance, liable to lead to cancer or to increase the incidence of cancer. (*cancérogène*)

**carcinogenicity** means the production of cancer or an increase in the incidence of cancer occurring after exposure to a mixture or substance. (*cancérogénicité*)

**46 Section 8.6.3 of the Regulations is replaced by the following:**

**Ingredient classified in Category 1 or 1A**

**8.6.3 (1)** A mixture is classified in the category “Carcinogenicity — Category 1” or the subcategory “Carcinogenicity — Category 1A” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Carcinogenicity — Category 1A”, unless

(a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture is carcinogenic, in which case the mixture is classified as a carcinogenic mixture in accordance with section 8.6.1; or

(b) the mixture as a whole has been subjected to a carcinogenicity study that determines that the mixture is not carcinogenic, and a scientifically validated method was used and the study was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**Ingredient classified in Category 1 or 1B**

**(2)** A mixture is classified in the category “Carcinogenicity — Category 1” or the subcategory “Carcinogenicity — Category 1B” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit

(b) le mélange complet a fait l’objet d’une épreuve *in vivo* de mutations héréditaires sur des cellules germinales, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues à l’époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n’est pas un mutagène des cellules germinales.

**44 L’intertitre « Définition » précédant l’article 8.6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Définitions**

**45 L’article 8.6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Définitions**

**8.6** Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.

**cancérogène** se dit d’un mélange ou d’une substance susceptible d’entraîner le cancer ou d’en augmenter l’incidence. (*carcinogenic*)

**cancérogénicité** Apparition d’un cancer ou augmentation de l’incidence d’un cancer survenant après l’exposition à un mélange ou à une substance. (*carcinogenicity*)

**46 L’article 8.6.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1A**

**8.6.3 (1)** Le mélange est classé dans la catégorie « Cancérogénicité — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Cancérogénicité — catégorie 1A » s’il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Cancérogénicité — catégorie 1A », à moins que l’une des conditions ci-après ne s’applique :

a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange est cancérogène, auquel cas il est classé comme cancérogène, conformément à l’article 8.6.1;

b) le mélange complet a fait l’objet d’une étude de cancérogénicité, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues à l’époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n’est pas cancérogène.

**Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1B**

**(2)** Le mélange est classé dans la catégorie « Cancérogénicité — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Cancérogénicité — catégorie 1B » s’il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de

of 0.1% that is classified in the subcategory “Carcinogenicity – Category 1B”, and does not contain any ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Carcinogenicity – Category 1A”, unless

- (a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture is carcinogenic, in which case the mixture is classified as a carcinogenic mixture in accordance with section 8.6.1; or
- (b) the mixture as a whole has been subjected to a carcinogenicity study that determines that the mixture is not carcinogenic, and a scientifically validated method was used and the study was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**47 The definition *reproductive toxicity* in section 8.7 of the Regulations is replaced by the following:**

***reproductive toxicity*** refers to any of the following effects occurring after exposure to a mixture or substance:

- (a) adverse effects on sexual function and fertility;
- (b) adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring; or
- (c) effects on or via lactation. (*toxicité pour la reproduction*)

**48 The portion of item 3 of the table to subsection 8.7.1(1) of the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Column 3	
Item	Criteria
3	A substance in respect of which human or animal data support a positive association between exposure to the substance and adverse effects on sexual function and fertility or adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring, but do not support a conclusion, based on established scientific principles, that exposure to the substance leads to such effects, provided that such effects are not considered to be a secondary non-specific consequence of other toxic effects

concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Cancérogénicité – catégorie 1B » et s’il ne contient aucun ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Cancérogénicité – catégorie 1A », à moins que l’une des conditions ci-après ne s’applique :

- a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange est cancérigène, auquel cas il est classé comme cancérigène, conformément à l’article 8.6.1;
- b) le mélange complet a fait l’objet d’une étude de cancérogénicité, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues à l’époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n’est pas cancérigène.

**47 La définition de *toxicité pour la reproduction*, à l’article 8.7 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

***toxicité pour la reproduction*** Manifestation de l’un ou l’autre des effets suivants survenant après l’exposition à un mélange ou à une substance :

- a) les effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité;
- b) les effets néfastes sur le développement de l’embryon, du foetus ou de la progéniture;
- c) les effets sur ou via l’allaitement. (*reproductive toxicity*)

**48 Le passage de l’article 3 du tableau du paragraphe 8.7.1(1) du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 3	
Article	Critère
3	La substance pour laquelle des données humaines ou animales appuient une association positive entre l’exposition à la substance et des effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ou des effets néfastes sur le développement de l’embryon, du foetus ou de la progéniture, mais ne permettent pas de conclure que l’exposition entraîne de tels effets, selon les principes scientifiques reconnus, pourvu que les effets néfastes ne soient pas considérés comme une conséquence secondaire non spécifique d’autres effets toxiques

**49 Section 8.7.3 of the Regulations is replaced by the following:****Ingredient classified in Category 1 or 1A**

**8.7.3 (1)** A mixture is classified in the category “Reproductive Toxicity — Category 1” or the subcategory “Reproductive Toxicity — Category 1A” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Reproductive Toxicity — Category 1A”, unless

(a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture has adverse effects on sexual function and fertility or adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring, in which case the mixture is classified as a mixture that is toxic to reproduction in accordance with subsection 8.7.1(1); or

(b) the mixture as a whole has been subjected to a reproductive toxicity study that determines that the mixture does not have adverse effects on sexual function and fertility or adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring, and a scientifically validated method was used and the study was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**Ingredient classified in Category 1 or 1B**

(2) A mixture is classified in the category “Reproductive Toxicity — Category 1” or the subcategory “Reproductive Toxicity — Category 1B” if it contains at least one ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Reproductive Toxicity — Category 1B”, and does not contain any ingredient at a concentration equal to or greater than the concentration limit of 0.1% that is classified in the subcategory “Reproductive Toxicity — Category 1A”, unless

(a) there are data for the mixture as a whole that demonstrate conclusively, based on established scientific principles, that the mixture has adverse effects on sexual function and fertility or adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring, in which case the mixture is classified as a mixture that is toxic to reproduction in accordance with subsection 8.7.1(1); or

(b) the mixture as a whole has been subjected to a reproductive toxicity study that determines that the mixture does not have adverse effects on sexual function and fertility or adverse effects on the development of the embryo, fetus or offspring, and a scientifically

**49 L'article 8.7.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1A**

**8.7.3 (1)** Le mélange est classé dans la catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1A » s'il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1A », à moins que l'une des conditions ci-après ne s'applique :

a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange a des effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ou des effets néfastes sur le développement de l'embryon, du fœtus ou de la progéniture, auquel cas le mélange est classé comme toxique pour la reproduction, conformément au paragraphe 8.7.1(1);

b) le mélange complet a fait l'objet d'une étude de toxicité pour la reproduction, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues à l'époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n'a pas d'effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ni d'effets néfastes sur le développement de l'embryon, du fœtus ou de la progéniture.

**Ingrédients classés dans les catégories 1 ou 1B**

(2) Le mélange est classé dans la catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1 » ou la sous-catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1B » s'il contient au moins un ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1B » et s'il ne contient aucun ingrédient dans une concentration égale ou supérieure à la limite de concentration de 0,1 % classé dans la sous-catégorie « Toxicité pour la reproduction — catégorie 1A », à moins que l'une des conditions ci-après ne s'applique :

a) il existe des données pour le mélange complet qui démontrent, de manière concluante selon les principes scientifiques reconnus, que le mélange a des effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ou des effets néfastes sur le développement de l'embryon, du fœtus ou de la progéniture, auquel cas le mélange est classé comme toxique pour la reproduction, conformément au paragraphe 8.7.1(1);

b) le mélange complet a fait l'objet d'une étude de toxicité pour la reproduction, qui a été effectuée conformément à une méthode validée sur le plan scientifique, selon de bonnes pratiques scientifiques généralement



validated method was used and the study was performed in accordance with generally accepted standards of good scientific practice at the time it was carried out.

**50 (1) Paragraph 8.8.5(1)(c) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii), by adding “or” at the end of subparagraph (i) and by repealing subparagraph (iii).**

**(2) Subsection 8.8.5(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (b), by adding “or” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):**

**(d)** in the category “Specific Target Organ Toxicity — Single Exposure — Category 3”, if it contains at least two ingredients that are classified in that category which are present individually at a concentration of 1.0% or more and

**(i)** such ingredients individually cause a transient narcotic effect, and the sum of their concentrations is equal to or greater than the concentration limit of 20.0%, or

**(ii)** such ingredients individually cause transient respiratory tract irritation, and the sum of their concentrations is equal to or greater than the concentration limit of 20.0%.

**51 Paragraph 2(b) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

Item	Column 2 Specific Information Elements
2	<p><b>(b)</b> subject to subsections 3(2) and (4) to (5) of these Regulations, for each category or subcategory in which the hazardous product is classified, with the exception of the categories referred to in paragraph (b.1), the information elements, namely, the symbol, signal word, hazard statement and precautionary statement, that are specified in section 3 of Annex 3 of the GHS. If the required information element is a symbol, either the name of the symbol or the symbol itself may be used;</p> <p><b>(b.1)</b> subject to subsection 3(2) of these Regulations, for each category set out in Subparts 17 to 20 of Part 7 and in Subparts 11 and 12 of Part 8 in which the hazardous product is classified,</p> <p><b>(i)</b> the information elements that are specified for that category in Schedule 5. If the required information element is a symbol, either the name of the symbol or the symbol itself may be used, and</p>

reconnues à l'époque où elle a été effectuée, et qui établit que le mélange n'a pas d'effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ni d'effets néfastes sur le développement de l'embryon, du fœtus ou de la progéniture.

**50 (1) Le sous-alinéa 8.8.5(1)(c)(iii) du même règlement est abrogé.**

**(2) Le paragraphe 8.8.5(1) est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :**

**d)** s'il contient au moins deux ingrédients présents individuellement dans une concentration de 1,0 % ou plus et classés dans la catégorie « Toxicité pour certains organes cibles — exposition unique — catégorie 3 », il est classé dans cette catégorie dans l'un des cas suivants :

**(i)** chaque ingrédient cause des effets narcotiques transitoires, et la somme des concentrations de ces ingrédients est égale ou supérieure à la limite de concentration de 20,0 %,

**(ii)** chaque ingrédient cause une irritation des voies respiratoires transitoire, et la somme des concentrations de ces ingrédients est égale ou supérieure à la limite de concentration de 20,0 %.

**51 L'alinéa 2b) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 2 Éléments d'information spécifiques
2	<p><b>b)</b> Sous réserve des paragraphes 3(2) et (4) à (5) du présent règlement, pour chaque catégorie ou sous-catégorie dans laquelle le produit dangereux est classé, à l'exception des catégories visées à l'alinéa b.1), les éléments d'information, à savoir les symboles, mentions d'avertissement, mentions de danger et conseils de prudence, spécifiés à la section 3 de l'annexe 3 du SGH. Si l'élément d'information visé est un symbole, le nom du symbole ou le symbole peuvent indifféremment être employés;</p> <p><b>b.1)</b> Sous réserve du paragraphe 3(2) du présent règlement, pour chaque catégorie des sous-parties 17 à 20 de la partie 7 et des sous-parties 11 et 12 de la partie 8 dans laquelle le produit dangereux est classé :</p> <p><b>(i)</b> les éléments d'information spécifiés pour cette catégorie à l'annexe 5, le nom du symbole ou le symbole pouvant être indifféremment employés si l'élément d'information visé est un symbole,</p>

Column 2	
Item	Specific Information Elements
	<p><b>(ii)</b> any precautionary statements that are applicable to the hazardous product in terms of</p> <p><b>(A)</b> general precautionary statements,</p> <p><b>(B)</b> prevention precautionary statements,</p> <p><b>(C)</b> response precautionary statements,</p> <p><b>(D)</b> storage precautionary statements, and</p> <p><b>(E)</b> disposal precautionary statements;</p> <p><b>(b.2)</b> the information elements referred to in paragraphs 3(1)(e) to (g) of these Regulations; and</p>

**52 Subsection 3(2) of Schedule 1 to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Specific Information Elements
3	<p><b>(2)</b> In the case of a hazardous product that is a mixture, for each material or substance in the mixture that, individually, is classified in any category or subcategory of a health hazard class and is present above the concentration limit that is designated for the category or subcategory in which it is classified — regardless of whether the material or substance contributes to the classification of the mixture as a hazardous product — or is present in the mixture at a concentration that results in the mixture being classified in a category or subcategory of any health hazard class,</p>

**53 Paragraphs 9(a) to (r) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

Column 2	
Item	Specific Information Elements
9	<p><b>(a)</b> physical state;</p> <p><b>(b)</b> colour;</p> <p><b>(c)</b> odour;</p> <p><b>(d)</b> melting point and freezing point;</p> <p><b>(e)</b> boiling point or initial boiling point and boiling range;</p> <p><b>(f)</b> flammability;</p> <p><b>(g)</b> lower and upper explosion limit or lower and upper flammability limit;</p> <p><b>(h)</b> flash point;</p>

Colonne 2	
Article	Éléments d'information spécifiques
	<p><b>(ii)</b> les conseils de prudence applicables au produit dangereux, à savoir :</p> <p><b>(A)</b> les conseils de prudence généraux,</p> <p><b>(B)</b> les conseils de prudence concernant la prévention,</p> <p><b>(C)</b> les conseils de prudence concernant l'intervention,</p> <p><b>(D)</b> les conseils de prudence concernant le stockage,</p> <p><b>(E)</b> les conseils de prudence concernant l'élimination;</p> <p><b>b.2)</b> les éléments d'information visés aux alinéas 3(1)e) à g) du présent règlement;</p>

**52 Le paragraphe 3(2) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Éléments d'information spécifiques
3	<p><b>(2)</b> Dans le cas où le produit dangereux est un mélange, pour chaque matière ou substance dans le mélange qui, individuellement, est classée dans une catégorie ou sous-catégorie d'une classe de danger pour la santé et qui est présente dans une concentration supérieure à la limite de concentration fixée pour la catégorie ou la sous-catégorie dans laquelle elle est classée — peu importe si la matière ou la substance contribue à la classification du mélange à titre de produit dangereux — ou est présente dans une concentration qui entraîne la classification du mélange dans une catégorie ou une sous-catégorie d'une classe de danger pour la santé, le cas échéant :</p>

**53 Les alinéas 9a) à r) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Éléments d'information spécifiques
9	<p><b>a)</b> État physique;</p> <p><b>b)</b> Couleur;</p> <p><b>c)</b> Odeur;</p> <p><b>d)</b> Point de fusion et point de congélation;</p> <p><b>e)</b> Point d'ébullition ou point d'ébullition initial et plage d'ébullition;</p> <p><b>f)</b> Inflammabilité;</p> <p><b>g)</b> Limites inférieures et supérieures d'explosivité ou limites inférieures et supérieures d'inflammabilité;</p> <p><b>h)</b> Point d'éclair;</p>

Column 2	
Item	Specific Information Elements
	(i) auto-ignition temperature;
	(j) decomposition temperature;
	(k) pH;
	(l) kinematic viscosity;
	(m) solubility;
	(n) partition coefficient — n-octanol/water (logarithmic value);
	(o) vapour pressure;
	(p) density and relative density;
	(q) relative vapour density; and
	(r) particle characteristics

**54** Section 14 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (f).

**55** Part 3 of Schedule 5 to the Regulations is repealed.

## Transitional Provision

**56 (1)** In this section, *former Regulations* means the *Hazardous Products Regulations* as they read immediately before the day on which these Regulations come into force.

**(2)** Despite these Regulations, a supplier may

(a) sell or import a hazardous product in accordance with the former Regulations; and

(b) classify a product, mixture, material or substance in accordance with the former Regulations if they do so using a category or subcategory of a hazard class listed in Schedule 2 to the *Hazardous Products Act* as it read immediately before that day on which these Regulations come into force.

**(3)** This section ceases to have effect on the day that is two years after the day on which these Regulations come into force.

## Coming into Force

**57** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Colonne 2	
Article	Éléments d'information spécifiques
	i) Température d'auto-inflammation;
	j) Température de décomposition;
	k) pH;
	l) Viscosité cinématique;
	m) Solubilité;
	n) Coefficient de partage n-octanol/eau (valeur logarithmique);
	o) Pression de vapeur;
	p) Masse volumique et densité relative;
	q) Densité de vapeur relative;
	r) Caractéristiques des particules

**54** L'alinéa 14f) de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.

**55** La partie 3 de l'annexe 5 du même règlement est abrogée.

## Disposition transitoire

**56 (1)** Au présent article, *règlement antérieur* s'entend du *Règlement sur les produits dangereux*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

**(2)** Malgré le présent règlement, le fournisseur peut, à la fois :

a) vendre ou importer un produit dangereux conformément au règlement antérieur;

b) classer un produit, un mélange, une matière ou une substance conformément au règlement antérieur, dans une catégorie ou une sous-catégorie d'une classe de danger inscrite à l'annexe 2 de la *Loi sur les produits dangereux* dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

**(3)** Le présent article cesse d'avoir effet deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

## Entrée en vigueur

**57** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## Order Amending Schedule 2 to the Hazardous Products Act

**Statutory authority**  
*Hazardous Products Act*

**Sponsoring department**  
Department of Health

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 4236](#).

---

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 18(b)<sup>a</sup> of the *Hazardous Products Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Order Amending Schedule 2 to the Hazardous Products Act*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 70 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Lynn Berndt-Weis, Director, Workplace Hazardous Materials Bureau, Consumer and Hazardous Products Safety Directorate, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Health Canada, 269 Laurier Avenue West, Address Locator 4908B, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)).

Ottawa, December 10, 2020

Julie Adair  
Assistant Clerk of the Privy Council

## Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les produits dangereux

**Fondement législatif**  
*Loi sur les produits dangereux*

**Ministère responsable**  
Ministère de la Santé

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 4236](#).

---

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 18b)<sup>a</sup> de la *Loi sur les produits dangereux*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les produits dangereux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les soixante-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Lynn Berndt-Weis, directrice, Bureau des matières dangereuses utilisées au travail, Direction de la sécurité des produits de consommation et des produits dangereux, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Santé Canada, 269, avenue Laurier Ouest, indice d'adresse 4908B, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : [hc.whmis-simdut.sc@canada.ca](mailto:hc.whmis-simdut.sc@canada.ca)).

Ottawa, le 10 décembre 2020

La greffière adjointe du Conseil privé  
Julie Adair

---

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 20, s. 119

<sup>b</sup> R.S., c. H-3

---

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 20, art. 119

<sup>b</sup> L.R., ch. H-3

## Order Amending Schedule 2 to the Hazardous Products Act

## Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les produits dangereux

### Amendments

**1** Item 3 of Schedule 2 to the *Hazardous Products Act*<sup>1</sup> under the heading “Physical Hazard Classes” is replaced by the following:

3 Aerosols

**2** Item 19 of Schedule 2 to the Act under the heading “Physical Hazard Classes” is repealed.

### Coming into Force

**3** This Order comes into force on the day on which the *Regulations Amending the Hazardous Products Regulations (GHS, Seventh Revised Edition)* come into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

### Modifications

**1** L'article 3 figurant sous l'intertitre « Classes de dangers physiques », à l'annexe 2 de la *Loi sur les produits dangereux*<sup>1</sup>, est remplacé par ce qui suit :

3 Aérosols

**2** L'article 19 figurant sous l'intertitre « Classes de dangers physiques », à l'annexe 2 de la même loi, est abrogé.

### Entrée en vigueur

**3** Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du *Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (SGH, septième édition révisée)* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

<sup>1</sup> R.S., c. H-3

<sup>1</sup> L.R., ch. H-3

## INDEX

### COMMISSIONS

#### Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities .....	3814

#### Canadian International Trade Tribunal

Commencement of preliminary injury inquiry (E-Registry pilot project)	
Concrete reinforcing bar.....	3816
Determinations	
Construction services.....	3819
Task-based informatics professional services.....	3820
Order	
Oil country tubular goods.....	3821

#### Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions .....	3822
* Notice to interested parties.....	3821
Notices of consultation .....	3822

#### Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted (Bayha, Janet).....	3822

### GOVERNMENT NOTICES

#### Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to the substance phenol, dimethyl-, phosphate (3:1), also known as trixylyl phosphate.....	3763
Order 2020-87-14-02 Amending the Non-domestic Substances List.....	3771

#### Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication after screening assessment of a substance — glycine, N, N-bis(carboxymethyl)-, trisodium salt (Na <sub>3</sub> NTA), CAS RN 5064-31-3 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) .....	3777

### GOVERNMENT NOTICES — Continued

#### Environment, Dept. of the, and Dept. of Health — Continued

Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Continued	
Publication of final decision after screening assessment of three substances — phenol, dimethyl-, phosphate (3:1) (trixylyl phosphate), CAS RN 25155-23-1; 9-octadecen-1-ol, (Z)-, phosphate (oleyl phosphate), CAS RN 37310-83-1; phosphorous trichloride, reaction products with 1,1-biphenyl and 2,4-bis(1,1-)phenol, CAS RN 119345-01-6 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) .....	3772

#### Health, Dept. of

Hazardous Materials Information Review Act	
Filing of claims for exemption .....	3780

#### Industry, Dept. of

Appointments.....	3782
Boards of Trade Act	
Baie Verte and Area Chamber of Commerce .....	3784

#### Privy Council Office

Appointment opportunities.....	3809
--------------------------------	------

#### Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 15 .....	3784

### MISCELLANEOUS NOTICES

* AST Trust Company (Canada) and TSX Trust Company	
Letters patent of amalgamation and amended letters patent .....	3824
President's Choice Bank	
Relocation of designated office for the service of enforcement notices .....	3824

\* This notice was previously published.

**PARLIAMENT**

**Chief Electoral Officer, Office of the**

Canada Elections Act	
Deregistration of a registered political party .....	3813

**House of Commons**

* Filing applications for private bills (Second Session, 43rd Parliament) .....	3813
---	------

**PROPOSED REGULATIONS**

**Employment and Social Development , Dept. of**

Canada Labour Code	
Exemptions from and Modifications to Hours of Work Provisions Regulations .....	3826

**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999 and Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act	
Clean Fuel Regulations .....	3868

**PROPOSED REGULATIONS – Continued**

**Health, Dept. of**

Hazardous Products Act	
Order Amending Schedule 2 to the Hazardous Products Act .....	4300
Regulations Amending the Hazardous Products Regulations (GHS, Seventh Revised Edition) .....	4236
Tobacco and Vaping Products Act and Canada Consumer Product Safety Act	
Concentration of Nicotine in Vaping Products Regulations .....	4192

\* This notice was previously published.

## INDEX

### AVIS DIVERS

Banque le Choix du Président	
Changement de lieu du bureau désigné pour la signification des avis d'exécution.....	3824
* Société de fiducie AST (Canada) et Compagnie Trust TSX	
Lettres patentes de fusion et lettres patentes modifiées.....	3824

### AVIS DU GOUVERNEMENT

<b>Conseil privé, Bureau du</b>	
Possibilités de nominations .....	3809

<b>Environnement, min. de l'</b>	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Arrêté 2020-87-14-02 modifiant la Liste extérieure .....	3771
Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la substance phosphate de trixylyle.....	3763

<b>Environnement, min. de l', et min. de la Santé</b>	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Publication après évaluation préalable d'une substance — nitrilotriacétate de trisodium (Na <sub>3</sub> NTA), NE CAS 5064-31-3 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	3777
Publication de la décision finale après évaluation préalable de trois substances — le phosphate de trixylyle, NE CAS 25155-23-1; le phosphate du (Z)-octadéc-9-én-1-ol (phosphate d'oléyle), NE CAS 37310-83-1; et le trichlorure de phosphore, produits de réaction avec le 1,1'-biphényle et le 2,4-bis(1,1-diméthyléthyl)phénol, NE CAS 119345-01-6 — inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	3772

### AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

<b>Industrie, min. de l'</b>	
Nominations .....	3782
Loi sur les chambres de commerce	
Baie Verte and Area Chamber of Commerce .....	3784
<b>Santé, min. de la</b>	
Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses	
Dépôt des demandes de dérogation .....	3780
<b>Transports, min. des</b>	
Loi sur l'aéronautique	
Arrêté d'urgence n° 15 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19 .....	3784

### COMMISSIONS

<b>Agence du revenu du Canada</b>	
Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	3814
<b>Commission de la fonction publique</b>	
Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission accordée (Bayha, Janet) .....	3822
<b>Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes</b>	
* Avis aux intéressés.....	3821
Avis de consultation .....	3822
Décisions .....	3822
<b>Tribunal canadien du commerce extérieur</b>	
Décisions	
Services de construction .....	3819
Services professionnels en informatique centrés sur les tâches .....	3820
Ordonnance	
Fournitures tubulaires pour puits de pétrole.....	3821
Ouverture d'enquête préliminaire de dommage (projet pilote — greffe électronique)	
Barres d'armature pour béton.....	3816

\* Cet avis a déjà été publié.



**PARLEMENT****Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Deuxième session, 43 <sup>e</sup> législature) .....	3813
--	------

**Directeur général des élections, Bureau du**

Loi électorale du Canada Radiation d'un parti politique enregistré .....	3813
---	------

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Emploi et du Développement social, min. de l'**

Code canadien du travail Règlement d'exemption et d'adaptation de certaines dispositions sur la durée du travail .....	3826
---	------

**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) et Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement Règlement sur les combustibles propres.....	3868
---	------

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Santé, min. de la**

Loi sur les produits dangereux Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les produits dangereux .....	4300
Règlement modifiant le Règlement sur les produits dangereux (SGH, septième édition révisée) .....	4236
Loi sur le tabac et les produits de vapotage et Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation Règlement sur la concentration en nicotine dans les produits de vapotage .....	4192

\* Cet avis a déjà été publié.