

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, APRIL 3, 2019

Statutory Instruments 2019

SOR/2019-70 to 81 and SI/2019-16 to 17

Pages 883 to 1069

OTTAWA, LE MERCREDI 3 AVRIL 2019

Textes réglementaires 2019

DORS/2019-70 à 81 et TR/2019-16 à 17

Pages 883 à 1069

### Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

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](#).

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

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 Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 9 janvier 2019, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

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](#).

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

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).

Registration  
SOR/2019-70 March 13, 2019

AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE  
MONETARY PENALTIES ACT

The Minister of Health, pursuant to subsection 4(1)<sup>a</sup> of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)*.

Ottawa, March 11, 2019

Ginette C. Petitpas Taylor  
Minister of Health

**Regulations Amending the Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)**

## Amendment

**1** Subsection 14(2) of the *Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**(2)** Sections 12 and 13 come into force on the day on which section 39 of *An Act to amend the Food and Drugs Act, the Hazardous Products Act, the Radiation Emitting Devices Act, the Canadian Environmental Protection Act, 1999, the Pest Control Products Act and the Canada Consumer Product Safety Act and to make related amendments to another Act*, chapter 9 of the Statutes of Canada, 2016, comes into force.

<sup>a</sup> S.C. 2016, c. 9, s. 70

<sup>b</sup> S.C. 1995, c. 40

<sup>1</sup> SOR/2018-243

Enregistrement  
DORS/2019-70 Le 13 mars 2019

LOI SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES  
PÉCUNIAIRES EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET  
D'AGROALIMENTAIRE

En vertu du paragraphe 4(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*<sup>b</sup>, la ministre de la Santé prend le *Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes)*, ci-après.

Ottawa, le 11 mars 2019

La ministre de la Santé  
Ginette C. Petitpas Taylor

**Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes)**

## Modification

**1** Le paragraphe 14(2) du *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes)*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :

**(2)** Les articles 12 et 13 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 39 de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues, la Loi sur les produits dangereux, la Loi sur les dispositifs émettant des radiations, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), la Loi sur les produits antiparasitaires et la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation et apportant des modifications connexes à une autre loi*, chapitre 9 des Lois du Canada (2016).

<sup>a</sup> L.C. 2016, ch. 9, art. 70

<sup>b</sup> L.C. 1995, ch. 40

<sup>1</sup> DORS/2018-243

## Coming into Force

**2 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

An error was identified in the coming-into-force provision of the *Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)* [AMPs].

#### Objectives

These amendments correct the error identified in subsection 14(2) of the AMPs, which incorrectly referenced the *Regulations Amending the Pest Control Products Regulations (Products not Intended for the Canadian Market)*, which were published on December 26, 2018.

#### Description and rationale

Subsection 14(2) will be amended to correctly reference section 39 of *An Act to amend the Food and Drugs Act, the Hazardous Products Act, the Radiation Emitting Devices Act, the Canadian Environmental Protection Act, 1999, the Pest Control Products Act and the Canada Consumer Product Safety Act and to make related amendments to another Act*, chapter 9 of the Statutes of Canada, 2016.

The correction ensures that sections 12 and 13 of the AMPs come into force on the day on which section 39 of *An Act to amend the Food and Drugs Act, the Hazardous Products Act, the Radiation Emitting Devices Act, the Canadian Environmental Protection Act, 1999, the Pest Control Products Act and the Canada Consumer Product Safety Act and to make related amendments to another Act*, chapter 9 of the Statutes of Canada, 2016, comes into force, which is July 22, 2019.

## Entrée en vigueur

**2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Une erreur a été relevée dans la disposition de l'entrée en vigueur du *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)* (sanctions et annexes).

#### Objectifs

Les présentes modifications corrigent l'erreur relevée au paragraphe 14(2) du *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)* (sanctions et annexes) qui faisait faussement référence au *Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (produit non destiné à être commercialisé sur le marché canadien)*, publié le 26 décembre 2018.

#### Description et justification

Le paragraphe 14(2) sera modifié afin de faire adéquatement référence à l'article 39 de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues, la Loi sur les produits dangereux, la Loi sur les dispositifs émettant des radiations, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), la Loi sur les produits antiparasitaires et la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation et apportant des modifications connexes à une autre loi*, chapitre 9 des Lois du Canada (2016).

La correction assure que les articles 12 et 13 du *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)* (sanctions et annexes) entrent en vigueur à la même date que l'entrée en vigueur de l'article 39 de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues, la Loi sur les produits dangereux, la Loi sur les dispositifs émettant des radiations, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), la Loi sur les produits antiparasitaires et la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation et apportant des modifications connexes à une autre loi*, chapitre 9 des Lois du Canada (2016), soit le 22 juillet 2019.

**“One-for-One” Rule and small business lens**

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there are no administrative costs or burden to business.

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small businesses.

**Contact**

Brenda Tang  
Health Canada  
Pest Management Regulatory Agency  
Policy, Communications and Regulatory Affairs  
Directorate  
2720 Riverside Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Email: [HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca](mailto:HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca)

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications puisqu’elles n’entraînent pas de coûts administratifs ni de fardeau opérationnel.

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications puisqu’elles n’entraînent pas de coûts pour ces petites entreprises.

**Personne-ressource**

Brenda Tang  
Santé Canada  
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire  
Direction des politiques, des communications et des affaires réglementaires  
2720, promenade Riverside  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Courriel : [HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca](mailto:HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca)

**Registration**

SOR/2019-71 March 15, 2019

**SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT**

P.C. 2019-177 March 14, 2019

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted in or is likely to result in a serious international crisis;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>a</sup>, (2) and (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations*.

**Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations****Amendments**

**1 Part 1 of Schedule 1 to the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 93:**

94	Andrey (Andrei) Igorevich AKIMOV (born on September 22, 1953)
95	Andrey (Andrei) Vladimirovich CHEREZOV (born on October 12, 1967)
96	Alexey (Alexei, Aleksei) Gennadyevich DYUMIN (born on August 28, 1972)
97	Sergey (Sergei) Aleksandrovich FURSENKO (born on March 11, 1954)
98	Oleg Markovich GOVORUN (born on January 15, 1969)
99	Evgeny (Yevgeny, Yevgeni, Evgeni, Evgeniy) Petrovich GRABCHAK (born on July 18, 1981)
100	Konstantin Iosifovich KOSACHEV (born on September 17, 1962)

<sup>a</sup> S.C. 2017, c. 21, s. 17<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 17<sup>1</sup> SOR/2014-58**Enregistrement**

DORS/2019-71 Le 15 mars 2019

**LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES**

C.P. 2019-177 Le 14 mars 2019

Attendu que la gouverneure en conseil juge que les actions de la Fédération de la Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui est susceptible d'entraîner ou a entraîné une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>a</sup>, (2) et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie****Modifications**

**1 La partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 93, de ce qui suit :**

94	Andrey (Andrei) Igorevich AKIMOV (né le 22 septembre 1953)
95	Andrey (Andrei) Vladimirovich CHEREZOV (né le 12 octobre 1967)
96	Alexey (Alexei, Aleksei) Gennadyevich DYUMIN (né le 28 août 1972)
97	Sergey (Sergei) Aleksandrovich FURSENKO (né le 11 mars 1954)
98	Oleg Markovich GOVORUN (né le 15 janvier 1969)
99	Evgeny (Yevgeny, Yevgeni, Evgeni, Evgeniy) Petrovich GRABCHAK (né le 18 juillet 1981)
100	Konstantin Iosifovich KOSACHEV (né le 17 septembre 1962)

<sup>a</sup> L.C. 2017, ch. 21, art. 17<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 17<sup>1</sup> DORS/2014-58

101	Andrey (Andrei) Leonidovich KOSTIN (born on September 21, 1956)	101	Andrey (Andrei) Leonidovich KOSTIN (né le 21 septembre 1956)
102	Igor Arkadyevich ROTENBERG (born on May 9, 1973)	102	Igor Arkadyevich ROTENBERG (né le 9 mai 1973)
103	Igor Ivanovich SECHIN (born on September 7, 1960)	103	Igor Ivanovich SECHIN (né le 7 septembre 1960)
104	Vladimir Vasilyevich USTINOV (born on February 25, 1953)	104	Vladimir Vasilyevich USTINOV (né le 25 février 1953)
105	Timur Samirovich VALIULIN (born on December 20, 1962)	105	Timur Samirovich VALIULIN (né le 20 décembre 1962)
106	Vladimir Ivanovich YAKUNIN (born on June 30, 1948)	106	Vladimir Ivanovich YAKUNIN (né le 30 juin 1948)
107	Aleksandr (Alexander) Aleksandrovich (Alexandrovich) ZHAROV (born on August 11, 1964)	107	Aleksandr (Alexander) Aleksandrovich (Alexandrovich) ZHAROV (né le 11 août 1964)
108	Viktor Vasiliyevich ZOLOTOV (born on January 27, 1954)	108	Viktor Vasiliyevich ZOLOTOV (né le 27 janvier 1954)
109	Gennady (Gennadiy) Nikolayevich (Nikolaevich) MEDVEDEV (born on September 14, 1959)	109	Gennady (Gennadiy) Nikolayevich (Nikolaevich) MEDVEDEV (né le 14 septembre 1959)
110	Sergey (Sergei) Nikolayevich (Nikolaevich) STANKEVICH (born on January 27, 1963)	110	Sergey (Sergei) Nikolayevich (Nikolaevich) STANKEVICH (né le 27 janvier 1963)
111	Andrey (Andrei) Borisovich SHEIN (born on June 10, 1971)	111	Andrey (Andrei) Borisovich SHEIN (né le 10 juin 1971)
112	Aleksey (Aleksei, Oleksii) Mikhailovich SALYAEV (SALYAYEV, SALIAIEV) (born on December 4, 1975)	112	Aleksey (Aleksei, Oleksii) Mikhailovich SALYAEV (SALYAYEV, SALIAIEV) (né le 4 décembre 1975)
113	Andrey (Andrei, Andrii) Olegovich SHIPITSYN (born on December 25, 1969)	113	Andrey (Andrei, Andrii) Olegovich SHIPITSYN (né le 25 décembre 1969)
114	Ruslan Aleksandrovich ROMASHKIN (born on June 15, 1976)	114	Ruslan Aleksandrovich ROMASHKIN (né le 15 juin 1976)
115	Sergey (Sergei, Serhii) Alekseyevich SHCHERBAKOV (SHERBAKOV)	115	Sergey (Sergei, Serhii) Alekseyevich SHCHERBAKOV (SHERBAKOV)
116	Vladimir Vladimirovich YERYGIN (ERYGIN) (born on November 25, 1955)	116	Vladimir Vladimirovich YERYGIN (ERYGIN) (né le 25 novembre 1955)
117	Aleksandr (Alexander) Vladimirovich DVORNIKOV (born on August 22, 1961)	117	Aleksandr (Alexander) Vladimirovich DVORNIKOV (né le 22 août 1961)
118	Andrey (Andrei) Vyacheslavovich YUDIN (born on April 2, 1962)	118	Andrey (Andrei) Vyacheslavovich YUDIN (né le 2 avril 1962)

**2 Item 39 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is repealed.**

**2 L'article 39 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.**

**3 Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 55:**

**3 La partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 55, de ce qui suit :**

56	AO Institute Giprostroymost – Saint-Petersburg
57	PJSC Mostotrest

56	AO Institute Giprostroymost – Saint-Petersburg
57	PJSC Mostotrest

58	Stroygazmontazh Most OOO	58	Stroygazmontazh Most OOO
59	VAD AO	59	VAD AO
60	CJSC Interavtomatika (also known as ZAO Interavtomatika (IA))	60	CJSC Interavtomatika (aussi connu sous le nom de ZAO Interavtomatika (IA))
61	LLC Foreign Economic Association Technopromexport	61	LLC Foreign Economic Association Technopromexport
62	PJSC Power Machines	62	PJSC Power Machines
63	Oboronlogistika OOO	63	Oboronlogistika OOO
64	Sukhoi Aviation JSC	64	Sukhoi Aviation JSC
65	JSC Russian Aircraft Corporation MiG	65	JSC Russian Aircraft Corporation MiG
66	Tupolev CJSC (also known as PJSC Tupolev)	66	Tupolev CJSC (aussi connu sous le nom de PJSC Tupolev)
67	Stroygazmontazh LLC	67	Stroygazmontazh LLC
68	Ugolnye Tekhnologii OOO	68	Ugolnye Tekhnologii OOO
69	Gaz-Alyans OOO (also known as Gas Alliance)	69	Gaz-Alyans OOO (aussi connu sous le nom de Gas Alliance)

**4 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 6:**

7 JSC United Aircraft Corporation

**4 L'annexe 2 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :**

7 JSC United Aircraft Corporation

## Application Prior to Publication

### *Statutory Instruments Act*

**5 For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.**

## Antériorité de la prise d'effet

### *Loi sur les textes réglementaires*

**5 Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.**

## Coming into Force

### Registration

**6 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

## Entrée en vigueur

### Enregistrement

**6 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the regulations.)*

### Issues

The Russian Federation continues to violate the sovereignty and territorial integrity of Ukraine.

### Background

In November 2013, the refusal of then Ukrainian President Viktor Yanukovich to sign a landmark association agreement with the European Union set off major protests

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie des règlements.)*

### Enjeux

La Fédération de la Russie continue de violer la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine.

### Contexte

En novembre 2013, le président ukrainien Viktor Ianoukovytch a refusé de signer un accord d'association historique entre l'Ukraine et l'Union européenne. Ce refus

in Kyiv, leading to the fall of the Yanukovich government. In March 2014, Russian forces occupied the Crimean peninsula of Ukraine. Following the unconstitutional “referendum” on March 16, 2014, President Putin signed a treaty purporting to incorporate Crimea into the Russian Federation on March 18, 2014. Canada, along with the international community, continues to condemn Russia’s illegal annexation of Crimea.

In the wake of the illegal annexation of Crimea, Russian-backed militants quickly gained control of significant portions of the Donetsk and Luhansk regions of eastern Ukraine, declaring the creation of the “Donetsk People’s Republic” and the “Luhansk People’s Republic.” Fraudulent so-called “independence referendums,” initiated by pro-Russian separatists, were held on May 11, 2014, but gained no international recognition. In the months following, violence increased as Russian-backed insurgents clashed with Ukrainian government forces. Peace agreements were reached at talks held in Minsk, Belarus, in September 2014 and in February 2015. The February “Package of Measures” contains 13 commitments, including an immediate and complete ceasefire in the Donetsk and Luhansk regions; the full withdrawal of heavy weaponry by both sides; full exchange of prisoners; pullout of all foreign armed formations; and the regaining by Ukraine of control of its border with Russia, among other measures.

Despite ongoing diplomatic efforts to seek a resolution to the conflict, Russia continues to sponsor violent pro-Russian separatist groups in the Donetsk and Luhansk regions of Ukraine, including by providing troops and support to the insurgency in eastern Ukraine. In particular, Russia has failed to make any significant progress on disarming illegal groups, relinquishing control over the Ukrainian side of the border, and withdrawing armed formations, equipment and mercenaries.

Canada has been a consistent supporter of the Minsk peace process and believes that it represents the only feasible path to a durable and peaceful solution to the conflict in Ukraine. Canada continues to call on both parties, in particular Russia, to fully implement their commitments and obligations under the Minsk agreements. Russia’s direct military involvement in Ukraine and clear violation of Ukraine’s sovereignty and territorial integrity continue to be a grave concern for the international community.

Acting in coordination with the United States and the European Union (EU), the Governor in Council has found that the illegal annexation of Crimea by the Russian Federation constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a

a entraîné d’énormes manifestations à Kiev qui ont provoqué la chute de son gouvernement. En mars 2014, les forces russes ont occupé la péninsule de Crimée en Ukraine. Après le « référendum » inconstitutionnel du 16 mars 2014, le président Poutine a signé un traité visant à intégrer la Crimée à la Fédération de la Russie le 18 mars 2014. Le Canada, de concert avec la communauté internationale, continue de condamner l’annexion illégale de la Crimée par la Russie.

Après l’annexion illégale de la Crimée, des militants soutenus par la Russie ont rapidement contrôlé de grandes parties des régions de Donetsk et de Louhansk dans l’est de l’Ukraine, déclarant la création de la « République populaire de Donetsk » et de la « République populaire de Louhansk ». De soi-disant « référendums d’indépendance » frauduleux, organisés par des séparatistes prorusses, ont eu lieu le 11 mai 2014, mais la communauté internationale ne les a pas reconnus. Dans les mois qui ont suivi, la violence a augmenté, les insurgés soutenus par la Russie affrontant les forces gouvernementales de l’Ukraine. Des accords de paix ont été conclus lors de pourparlers tenus à Minsk, en Biélorussie, en septembre 2014 et en février 2015. L’ensemble de mesures adopté en février contient 13 engagements, parmi lesquels un cessez-le-feu immédiat et total dans les régions de Donetsk et de Louhansk, le retrait complet des armes lourdes des deux côtés, l’échange de tous les prisonniers, le retrait de toutes les formations armées étrangères et le rétablissement du contrôle par l’Ukraine de ses frontières avec la Russie.

Malgré les efforts diplomatiques en cours afin de trouver une solution au conflit, la Russie continue de soutenir les groupes séparatistes violents prorusses dans les régions de Donetsk et de Louhansk en Ukraine, y compris en conservant des troupes et en soutenant les insurgés dans l’est du pays. En particulier, la Russie n’a fait aucun progrès notable en vue de désarmer les groupes illégaux, de renoncer au contrôle du côté ukrainien de la frontière et d’entamer le retrait des formations armées, du matériel et des mercenaires.

Le Canada n’a jamais cessé de défendre le processus de paix de Minsk et il est convaincu que c’est le seul moyen de parvenir à une solution durable et pacifique au conflit en Ukraine. Le Canada continue d’exhorter les deux parties, en particulier la Russie, à honorer entièrement leurs engagements et obligations en vertu des accords de Minsk. La participation militaire directe de la Russie en Ukraine et la violation claire de la souveraineté et de l’intégrité territoriale de l’Ukraine sont toujours une source de graves pré-occupations pour la communauté internationale.

Dans le cadre d’une action coordonnée avec les États-Unis et l’Union européenne (UE), le gouverneur en conseil a conclu que l’annexion illégale de la Crimée par la Fédération de la Russie constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales et cette annexion est



serious international crisis. As a result, the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Russia Regulations) and the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations* (the Ukraine Regulations) were approved on March 17, 2014. The Russia Regulations and Ukraine Regulations impose an asset freeze and dealings prohibition on designated individuals and entities. Any person in Canada and Canadians outside Canada are therefore prohibited from dealing in the property, entering transactions with, providing services to, or otherwise making goods available to listed persons. Amendments to the Russia Regulations were made on March 19, March 21, April 28, May 4, May 12, June 21, July 24, August 6, September 16, December 19, 2014, February 17 and June 29, 2015, and on March 18, 2016. Amendments to the Ukraine Regulations were made on March 19, April 12, May 12, June 21, July 11, July 24, August 6, December 19, 2014, February 17 and June 29, 2015, and on March 18 and December 14, 2016.

The *Special Economic Measures (Russia) Permit Authorization Order* and the *Special Economic Measures (Ukraine) Permit Authorization Order*, which came into force on March 17, 2014, authorize the Minister of Foreign Affairs to issue to any person in Canada and Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction, that is otherwise prohibited pursuant to the Russia Regulations and the Ukraine Regulations.

At the G7 Leaders Summit in Charlevoix, in June 2018, Canada and fellow G7 partners urged Russia to live up to its international obligations, as well as its responsibilities as a permanent member of the United Nations Security Council, to uphold international peace and security. The G7 reiterated their condemnation of Russia's illegal annexation of Crimea and reaffirmed their enduring support for Ukrainian sovereignty, independence, and territorial integrity within its internationally recognized borders. They also recalled that the continuation of sanctions is clearly linked to Russia's failure to demonstrate complete implementation of its commitments in the Minsk agreements and respect for Ukraine's sovereignty. Leaders further affirmed their readiness to take further restrictive measures in order to increase costs on Russia, should its actions so require.

Since Canada's last amendments to the Russia Regulations on March 18, 2016, and to the Ukraine Regulations

susceptible d'entraîner ou a entraîné une grave crise internationale. Par conséquent, le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement visant la Russie) et le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine* (le Règlement visant l'Ukraine) ont été adoptés le 17 mars 2014. Le Règlement visant la Russie et le Règlement visant l'Ukraine prévoient le blocage des biens des entités et des individus visés et interdisent toute opération avec ces derniers. Toute personne se trouvant au Canada ou tout Canadien se trouvant à l'étranger se voient donc interdire d'effectuer des opérations portant sur un bien, de réaliser des transactions, de fournir des services ou de rendre des biens disponibles de quelque façon que ce soit aux fins des personnes inscrites. Des modifications ont été apportées au Règlement visant la Russie les 19 et 21 mars, le 28 avril, les 4 et 12 mai, le 21 juin, le 24 juillet, le 6 août, le 16 septembre et le 19 décembre 2014, le 17 février et le 29 juin 2015, ainsi que le 18 mars 2016. Des modifications ont été apportées au Règlement visant l'Ukraine le 19 mars, le 12 avril, le 12 mai, le 21 juin, les 11 et 24 juillet, le 6 août et le 19 décembre 2014, le 17 février et le 29 juin 2015, ainsi que le 18 mars et le 14 décembre 2016.

Le *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales - Russie)* et le *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales - Ukraine)*, qui sont entrés en vigueur le 17 mars 2014, autorisent le ministre des Affaires étrangères à délivrer un permis à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger pour réaliser une activité ou une transaction particulière, ou tout autre genre d'activité ou de transaction, qui est dans tout autre cas interdite en vertu du Règlement visant la Russie et du Règlement visant l'Ukraine.

Au Sommet des dirigeants du G7 tenu à Charlevoix en juin 2018, le Canada et ses partenaires du G7 ont demandé à la Russie de respecter ses obligations internationales, ainsi que d'assumer ses responsabilités en tant que membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies, afin de maintenir la paix et la sécurité internationales. Les membres du G7 ont réitéré leur condamnation de l'annexion illégale de la Crimée par la Russie et ont réaffirmé leur plein soutien à la souveraineté, à l'indépendance et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières reconnues internationalement. Ils ont aussi rappelé que la poursuite des sanctions est clairement liée au refus de la Russie de démontrer l'application intégrale de ses engagements dans les accords de Minsk et au manque de respect de la souveraineté de l'Ukraine par la Russie. Les dirigeants ont en outre affirmé qu'ils étaient disposés à prendre de nouvelles mesures restrictives afin d'accroître la pression économique sur la Russie si ses actions l'exigeaient.

Depuis les dernières modifications apportées par le Canada au Règlement visant la Russie, le 18 mars 2016, et

on December 14, 2016, Russia has continued to play a destabilizing role in Ukraine, while denying that it bears responsibility for the conflict. This stance has serious consequences for the implementation of a number of Minsk protocols aimed at ensuring the security and sovereignty of Ukraine, as does Russia's continued support to separatists operating in Ukraine's Donetsk, Luhansk, and Crimea regions and the most recent organization of illegitimate elections in Russian-occupied Donbas. In particular, Russia has failed to make any significant progress on disarming illegal groups, relinquishing control over the Ukrainian side of the border, and withdrawing armed formations, equipment, and mercenaries. Further, since 2014, Russia has taken measures to consolidate its control over the illegally annexed Crimean Peninsula through the construction of the illegal Kerch Strait Bridge, imposing administrative and technical delays against Ukrainian and international ships transiting through the Kerch Strait to the Ukrainian ports of Mariupol and Berdyansk, major export terminals for Ukraine. On November 25, 2018, the situation in the Azov Sea escalated, with Russia ramming, firing shots at, seizing several Ukrainian vessels and detaining their crew members.

The duration of sanctions by Canada and like-minded partners has been explicitly linked to the complete implementation of the Minsk agreements by all parties. Since Canada's last amendments to the Russia Regulations in 2016, the EU and the United States have added a number of individuals and entities to their respective sanctions lists. On July 5, 2018, the European Council (the Council) prolonged EU economic sanctions against Russia until January 31, 2019. These measures target the financial, energy, and defence sectors, as well as dual-use goods. On September 13, 2018, the Council extended the EU restrictive measures for a further six months, until March 15, 2019. These measures consist of asset freezes and travel restrictions. Recent actions were also taken by the United States in April 2018, including the addition of a number of Russian individuals and entities to the various executive orders (13660, 13661, 13662 and 13685) which form the basis of their Ukraine-related sanctions.

The cost of the conflict in human terms has been high. Since the conflict in eastern Ukraine began in mid-April 2014, the United Nations has documented at least 34 056 casualties (10 090 killed, 23 966 injured) among Ukrainian armed forces, civilians, and members of the armed militias. Of those killed, more than a quarter are estimated to be civilians. Ukraine's Ministry of Social Policy has registered over 1.6 million internally displaced persons throughout Ukraine, though actual numbers are widely judged to be much higher.

au Règlement visant l'Ukraine, le 14 décembre 2016, la Russie continue de jouer un rôle déstabilisateur en Ukraine, tout en refusant toujours de porter la responsabilité du conflit. Ce comportement est fortement préjudiciable à la mise en œuvre d'un certain nombre de protocoles adoptés à Minsk pour assurer la sécurité et la souveraineté de l'Ukraine. Il en va de même du soutien continu de la Russie aux séparatistes dans les régions ukrainiennes de Donetsk, de Louhansk et de Crimée et à l'organisation récente d'élections illégitimes dans la région de Donbass sous occupation russe. En particulier, la Russie n'a fait aucun progrès notable en vue de désarmer les groupes illégaux, de renoncer au contrôle du côté ukrainien de la frontière et d'entamer le retrait des formations armées, du matériel et des mercenaires. En outre, depuis 2014, la Russie a pris des mesures pour renforcer son contrôle sur la péninsule de Crimée annexée illégalement par la construction illégale d'un pont sur le détroit de Kertch, imposant ainsi des retards administratifs et techniques aux navires ukrainiens et internationaux transitant par le détroit de Kertch vers les ports ukrainiens de Marioupol et Berdiansk, qui sont des terminaux d'importation importants de l'Ukraine. Le 25 novembre 2018, la situation dans la mer d'Azov s'est aggravée alors que plusieurs navires ukrainiens ont été percutés et ont fait l'objet de tirs, et que les membres de leur équipage ont été détenus par la Russie.

Il est prévu explicitement que la durée des sanctions imposées par le Canada et ses partenaires dépendrait de la mise en œuvre complète des accords de Minsk par toutes les parties. Depuis les dernières modifications apportées par le Canada au Règlement visant la Russie en 2016, l'UE et les États-Unis ont ajouté de nombreuses personnes et entités à leur liste de sanctions respective. Le 5 juillet 2018, le Conseil européen (le Conseil) a reconduit jusqu'au 31 janvier 2019 l'application des sanctions économiques de l'UE contre la Russie. Ces mesures visent les secteurs des finances, de l'énergie et de la défense, de même que les marchandises à double usage. Le 13 septembre 2018, le Conseil a reconduit pour un autre six mois l'application des mesures restrictives de l'UE, soit jusqu'au 15 mars 2019. Ces mesures comprennent le gel des avoirs et la limitation des déplacements. Les États-Unis ont aussi adopté des mesures récentes en avril 2018, notamment l'ajout de plusieurs personnes et entités russes à divers décrets (13660, 13661, 13662 et 13685), constituant la base de leurs sanctions connexes.

Le coût humain du conflit a été considérable. Depuis le début du conflit dans l'est de l'Ukraine à la mi-avril 2014, les Nations Unies ont fait état d'au moins 34 056 victimes (10 090 morts et 23 966 blessés) parmi les forces armées ukrainiennes, les civils et les membres des milices armées. On estime que plus du quart des personnes décédées sont des civils. Le ministère ukrainien de la Politique sociale a dénombré plus de 1,6 million de personnes déplacées à l'échelle du pays, bien qu'on juge que ce nombre est beaucoup plus élevé.

**Objectives**

- (1) Align with actions taken by international partners to underscore continued trans-Atlantic unity in responding to Russia's actions in Ukraine.
- (2) Maintain pressure on Russia to fully implement its Minsk commitments.
- (3) Demonstrate Canada's commitment to a policy of non-recognition of Russia's illegal annexation of Crimea.
- (4) Signal to Russia that its most recent actions in the Kerch Strait, connected to its illegal annexation and ongoing occupation of Crimea, carry consequences and that Canada is willing to increase costs to Russia for the continued destabilization in Ukraine.

**Description**

The *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Amending Russia Regulations) add 25 individuals to Part 1, 14 entities to Part 2 of Schedule 1, and moves one entity (JSC United Aircraft Corporation) from Part 2 of Schedule 1 to Schedule 2.

The *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations* (the Amending Ukraine Regulations) add 89 individuals and one entity to Schedule 1.

**Regulatory development***Consultation*

Public consultation would not be appropriate, as publicizing the names of the listed individuals and entities targeted by sanctions would have resulted in asset flight prior to the coming into force of the amendments.

*Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

An assessment has been conducted and no modern treaty implications have been identified.

*Instrument choice*

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

**Objectifs**

- (1) Se conformer aux mesures récentes des partenaires internationaux à l'égard du maintien de l'unité trans-atlantique face aux agissements de la Russie en Ukraine.
- (2) Maintenir la pression sur la Russie pour qu'elle respecte tous les engagements pris à Minsk.
- (3) Montrer l'attachement du Canada à la politique de non-reconnaissance face à l'annexion illégale de la Crimée par la Russie.
- (4) Signaler à la Russie que ses plus récents agissements dans le détroit de Kertch, liés à son annexion illégale de la Crimée, ont des conséquences et que le Canada est disposé à accroître la pression économique sur la Russie en raison de la déstabilisation continue en Ukraine.

**Description**

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement modifiant le Règlement visant la Russie) prévoit l'ajout de 25 individus à la partie 1, l'ajout de 14 entités à la partie 2 de l'annexe 1, et le déplacement d'une entité (JSC United Aircraft Corporation) de la partie 2 de l'annexe 1 à l'annexe 2.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine* (le Règlement modifiant le Règlement visant l'Ukraine) prévoit l'ajout de 89 individus et d'une entité à l'annexe 1.

**Élaboration de règlements***Consultation*

Une consultation publique sur les modifications ne serait pas appropriée, puisque la publication des noms des personnes visées par les sanctions mènerait à la fuite de biens avant l'entrée en vigueur des modifications.

*Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Après évaluation, aucune obligation découlant des traités modernes n'a été détectée.

*Choix de l'instrument*

Au Canada, le règlement est le seul instrument permettant d'appliquer des sanctions. Aucun autre instrument ne peut être envisagé.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

There may be costs to business in lost business opportunities with the listed companies, as well as costs associated with any applications they might make for permits to conduct dealings with one of the listed individuals and entities. As such, there may be a small administrative cost increase, for both small and other businesses.

Canadian banks and financial institutions will have to meet their existing regulatory compliance burden. The names of the listed individuals will be available online for financial institutions to review and will also be added to the consolidated list of individuals listed under autonomous sanctions regulations in Canada, which will help to facilitate compliance with the amendments. Financial institutions will add the new names to their existing monitoring systems to ensure that they are in compliance with sanctions, which may result in a minor compliance cost.

### *Small business lens*

The amendments potentially create additional administrative costs for small businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low as it is unlikely that Canadian businesses have dealings with the newly listed individuals or entities.

### *“One-for-One” Rule*

The “One-for-One” Rule applies to the amendments, as there are incremental administrative costs for businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, the administrative burden associated with the amendments is exempted from the “One-for-One” Rule, as the amendments are made to address a unique and exceptional circumstance.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The proposal is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. While sanctions regulatory mechanisms of Canada, the United States and the EU are inherently different, a number of the proposed amendments will help align the sanctions listings on both Russia and Ukraine.

## Analyse de la réglementation

### *Coûts et avantages*

Les mesures pourraient entraîner des coûts pour les entreprises, notamment sous la forme d’une perte d’occasions d’affaires auprès des entreprises inscrites, ainsi que des coûts associés à toute demande de permis visant à faire des affaires avec une ou plusieurs personnes inscrites. Ainsi, les petites et grandes entreprises pourraient voir leurs coûts administratifs augmenter légèrement.

Les banques et institutions financières canadiennes devront assumer leurs responsabilités quant au fardeau réglementaire existant. Les noms des individus inscrits seront publiés en ligne aux fins de vérification par les institutions financières en plus d’être ajoutés à la liste consolidée des sanctions autonomes canadiennes, ce qui facilitera la conformité aux modifications. Les institutions financières ajouteront les noms à leurs systèmes de surveillance afin d’assurer leur conformité aux sanctions, ce qui pourrait entraîner des coûts de conformité mineurs.

### *Lentille des petites entreprises*

Les modifications entraînent potentiellement des coûts administratifs additionnels pour les petites entreprises qui demandent un permis afin d’être autorisées à réaliser des activités ou des transactions précises qui seraient normalement interdites. Cependant, ces coûts seront probablement peu élevés, car il est improbable que les entreprises canadiennes fassent affaire avec ces personnes ou ces entités.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » s’applique aux modifications, puisqu’il y a des coûts administratifs supplémentaires pour les entreprises qui demandent des permis afin d’avoir l’autorisation de réaliser des activités ou des transactions précises qui seraient normalement interdites. Cependant, le fardeau administratif associé aux modifications est exempté de la règle du « un pour un », puisque ces dernières visent à traiter une circonstance unique et exceptionnelle.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La proposition n’est liée à aucun plan de travail ou engagement envers un forum de coopération réglementaire officiel. Bien que les mécanismes réglementaires relatifs aux sanctions soient fondamentalement différents au Canada, aux États-Unis et dans l’Union européenne, certaines des modifications proposées contribueront à harmoniser les listes de sanctions visant la Russie et l’Ukraine.

### *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+)*

No GBA+ impacts have been identified for this proposal.

### *Rationale*

The individuals and entities added to the schedules of the Russia and Ukraine Regulations are linked to Russia's illegal annexation and ongoing occupation of Crimea, and the continuing violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity. Russia continues to consolidate its illegal control over Crimea, including through the illegal construction of the Kerch Strait Bridge, which was partially opened in May 2018, and attempts to block and delay the passage of Ukrainian and foreign vessels through the Kerch Strait. Russia's aggressive actions of November 25, 2018, including the ramming, shooting, seizure of Ukrainian vessels, and detention of Ukrainian sailors were disproportionate and unacceptable. These actions further contribute to insecurity in Ukraine and destabilization of the region, and demonstrate a fundamental disregard by Russia for Ukraine's sovereignty. The listings signal Canada's strong condemnation of Russia's continued aggression in Ukraine. It has also been determined that Canada's Schedule 1 prohibitions under the Russia Regulations (which freeze assets and prohibits any dealings) on the entity JSC United Aircraft Corporation go beyond the sanctions actions of our like-minded partners, and in turn, have negatively affected the competitiveness of the Canadian civil aviation industry. This entity has been moved to Schedule 2 (no new debt financing greater than 30 days), which aligns Canada with the sanctions actions of our like-minded partners.

A significant impact on Canadian business activity is not expected and no significant Canadian interests have been identified with any of the individuals or entities recommended to be listed as part of the amendments.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who

### *Évaluation environnementale stratégique*

Une analyse préliminaire réalisée conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* a permis de déterminer qu'une évaluation environnementale n'était pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Aucune répercussion liée à l'ACS+ n'a été cernée pour cette proposition.

### *Justification*

Les personnes et les entités ajoutées aux annexes du Règlement visant la Russie et du Règlement visant l'Ukraine sont liées à l'annexion et à l'occupation continue illégales de la Crimée par la Russie et la violation continue de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine. La Russie continue de renforcer son contrôle illégal sur la Crimée, notamment par la construction illégale d'un pont sur le détroit de Kertch, qui a été ouvert partiellement en mai 2018, et par ses tentatives pour bloquer et retarder le passage de navires ukrainiens et étrangers dans le détroit de Kertch. Les mesures agressives prises par la Russie le 25 novembre 2018, alors que des navires ukrainiens ont été percutés et ont fait l'objet de tirs et que des marins ukrainiens ont été détenus, sont disproportionnées et inacceptables. Ces mesures contribuent encore davantage à l'insécurité en Ukraine et à la déstabilisation de la région, et démontrent un mépris fondamental de la part de la Russie pour la souveraineté de l'Ukraine. Les ajouts à la liste témoignent de la ferme condamnation par le Canada de l'agression continue de l'Ukraine par la Russie. Il a été déterminé que les interdictions prévues à l'annexe 1 du Canada en vertu du Règlement visant la Russie (blocage des biens et interdiction de toute opération) imposées à l'entité JSC United Aircraft Corporation dépassent les mesures prises par nos partenaires aux vues similaires. Conséquemment, elles ont une incidence négative sur la compétitivité du secteur de l'aviation civile au Canada. L'entité a donc été déplacée à l'annexe 2 (aucun nouveau financement par emprunt de plus de 30 jours), ce qui correspond aux sanctions imposées par les partenaires aux vues similaires du Canada.

Aucune incidence importante sur l'activité commerciale canadienne n'est prévue, et aucun intérêt canadien important n'a été identifié relativement aux personnes et aux entités dont l'ajout à la liste est recommandé dans le cadre de la présente série de modifications.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

La Gendarmerie royale du Canada est chargée de l'application des règlements relatifs aux sanctions prises par le Canada. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les*

knowingly contravenes or fails to comply with the regulations is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment to imprisonment for a term or not more than five years.

**Contact**

Alison Grant  
Director  
Eastern Europe and Eurasia Division  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3603  
Email: [Alison.Grant@international.gc.ca](mailto:Alison.Grant@international.gc.ca)

*mesures économiques spéciales*, toute personne qui contrevient sciemment aux règlements ou omet de s'y conformer commet une infraction passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines, ou sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'un emprisonnement maximal de cinq ans.

**Personne-ressource**

Alison Grant  
Directeur  
Division de l'Europe de l'Est et de l'Eurasie  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3603  
Courriel : [Alison.Grant@international.gc.ca](mailto:Alison.Grant@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-72 March 15, 2019

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2019-178 March 14, 2019

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the situation in Ukraine constitutes a grave breach of international peace and security that has resulted in or is likely to result in a serious international crisis;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>a</sup>, (2) and (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*.

**Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations**

## Amendments

**1 Part 1 of the schedule to the *Special Economic Measures (Ukraine) Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 107:**

108	Anatoly Andreyevich ANTONOV
109	Aleksandr Vasilyevich BASOV
110	Dmitry Viktorovich BOZHICH
111	Sergey Alekseyevich BORODIN
112	Oleg Ivanovich CHERNOUSOV
113	Yuri Anatolyevich DEGTYAREV
114	Oleg Vasilyevich FETISOV
115	Evgeny Anatolyevich KATSAVALOV
116	Igor Aleksandrovich KORNET
117	Elena Nikolayevna KOSTENKO
118	Sergey Ivanovich KOZLOV
119	Svetlana Anatolyevna MALAKHOVA
120	Pavel Vladimirovich MALGIN

<sup>a</sup> S.C. 2017, c. 21, s. 17

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>1</sup> SOR/2014-60

Enregistrement  
DORS/2019-72 Le 15 mars 2019

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2019-178 Le 14 mars 2019

Attendu que la gouverneure en conseil juge que la situation en Ukraine constitue une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui est susceptible d'entraîner ou a entraîné une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>a</sup>, (2) et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine**

## Modifications

**1 La partie 1 de l'annexe du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 107, de ce qui suit :**

108	Anatoly Andreyevich ANTONOV
109	Aleksandr Vasilyevich BASOV
110	Dmitry Viktorovich BOZHICH
111	Sergey Alekseyevich BORODIN
112	Oleg Ivanovich CHERNOUSOV
113	Yuri Anatolyevich DEGTYAREV
114	Oleg Vasilyevich FETISOV
115	Evgeny Anatolyevich KATSAVALOV
116	Igor Aleksandrovich KORNET
117	Elena Nikolayevna KOSTENKO
118	Sergey Ivanovich KOZLOV
119	Svetlana Anatolyevna MALAKHOVA
120	Pavel Vladimirovich MALGIN

<sup>a</sup> L.C. 2017, ch. 21, art. 17

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 17

<sup>1</sup> DORS/2014-60

121	Natalya Aleksandrovna PASHCHENKO (PASHENKO)	121	Natalya Aleksandrovna PASHCHENKO (PASHENKO)
122	Svetlana Nikolayevna PODLIPAEVA (PODLIPAYEVA)	122	Svetlana Nikolayevna PODLIPAEVA (PODLIPAYEVA)
123	Yuri Aleksandrovich PRONKO	123	Yuri Aleksandrovich PRONKO
124	Maksim Alekseyevich PROTASOV	124	Maksim Alekseyevich PROTASOV
125	Dmitry Sergeyeovich SIDOROV	125	Dmitry Sergeyeovich SIDOROV
126	Natalya Vladimirovna TIKHONSKAYA	126	Natalya Vladimirovna TIKHONSKAYA
127	Sergey Aleksandrovich TSEMKALO	127	Sergey Aleksandrovich TSEMKALO
128	Aleksandr Evgenyevich ANANCHENKO	128	Aleksandr Evgenyevich ANANCHENKO
129	Igor Yuryevich ANTIPOV	129	Igor Yuryevich ANTIPOV
130	Vladimir Nikolayevich ANTONOV	130	Vladimir Nikolayevich ANTONOV
131	Eduard Viktorovich ARMATOV	131	Eduard Viktorovich ARMATOV
132	Yana Sergeyeвна CHAUSOVA	132	Yana Sergeyeвна CHAUSOVA
133	Aleksey Aleksandrovich DIKIY (DIKY)	133	Aleksey Aleksandrovich DIKIY (DIKY)
134	Olga Nikolayevna DOLGOSHAPKO	134	Olga Nikolayevna DOLGOSHAPKO
135	Ruslan Mikhailovich DUBOVSKY (DUBOVSKIY)	135	Ruslan Mikhailovich DUBOVSKY (DUBOVSKIY)
136	Evgeny Vasilyevich GOROKHOV	136	Evgeny Vasilyevich GOROKHOV
137	Aleksandr Yuryevich GROMAKOV	137	Aleksandr Yuryevich GROMAKOV
138	Aleksey Aleksandrovich KOSTRUBITSKY (KOSTRUBITSKIY)	138	Aleksey Aleksandrovich KOSTRUBITSKY (KOSTRUBITSKIY)
139	Artem Aleksandrovich KRAMARENKO	139	Artem Aleksandrovich KRAMARENKO
140	Evgeny Evgenyevich LAVRENOV	140	Evgeny Evgenyevich LAVRENOV
141	Igor Yuryevich MARTYNOV (MARTINOV)	141	Igor Yuryevich MARTYNOV (MARTINOV)
142	Sergey Sergeyeovich NAUMETS	142	Sergey Sergeyeovich NAUMETS
143	Natalya Yuryevna NIKONOROVA	143	Natalya Yuryevna NIKONOROVA
144	Vladimir Nikolayevich PAVLENKO	144	Vladimir Nikolayevich PAVLENKO
145	Tatyana Viktorovna PEREVERZEVA	145	Tatyana Viktorovna PEREVERZEVA
146	Dmitry Viktorovich PODLIPANOV	146	Dmitry Viktorovich PODLIPANOV
147	Aleksey Vladimirovich POLOVYAN	147	Aleksey Vladimirovich POLOVYAN
148	Yuri Nikolayevich SIROVATKO	148	Yuri Nikolayevich SIROVATKO
149	Larisa Valentinovna TOLSTYKINA (TOLSTIKINA)	149	Larisa Valentinovna TOLSTYKINA (TOLSTIKINA)
150	Mikhail Vasilyevich ZHELTYAKOV	150	Mikhail Vasilyevich ZHELTYAKOV
151	Vadim Danilovich BELIK	151	Vadim Danilovich BELIK
152	Lyudmila Sergeyeвна BLANK	152	Lyudmila Sergeyeвна BLANK
153	Dmitry Dmitriyevich CHERNYAEV	153	Dmitry Dmitriyevich CHERNYAEV
154	Aleksandr Ivanovich GOLENKO	154	Aleksandr Ivanovich GOLENKO
155	Natalya Georgievna GONCHAROVA	155	Natalya Georgievna GONCHAROVA



156	Yuri Mikhailovich GOTSANYUK	156	Yuri Mikhailovich GOTSANYUK
157	Evgeny Konstantinovich KABANOV	157	Evgeny Konstantinovich KABANOV
158	Sergey Vasilyevich KARPOV	158	Sergey Vasilyevich KARPOV
159	Mikhail Mikhailovich KHRAMOV	159	Mikhail Mikhailovich KHRAMOV
160	Pavel Eduardovich KOROLEV (KOROLYOV)	160	Pavel Eduardovich KOROLEV (KOROLYOV)
161	Elizaveta Vasilyevna KOZHICHEVA	161	Elizaveta Vasilyevna KOZHICHEVA
162	Igor Nikolayevich MIKHAILICHENKO (MIKHAYLICHENKO)	162	Igor Nikolayevich MIKHAILICHENKO (MIKHAYLICHENKO)
163	Vitaly Germanovich NAKHLUPIN	163	Vitaly Germanovich NAKHLUPIN
164	Gennady Pavlovich NARAEV (NARAYEV)	164	Gennady Pavlovich NARAEV (NARAYEV)
165	Vera (Arina) Vadimovna NOVOSELSKAYA	165	Vera (Arina) Vadimovna NOVOSELSKAYA
166	Larisa Nikolayevna OPANACYUK	166	Larisa Nikolayevna OPANACYUK
167	Alla Nikolayevna PASHKUNOVA	167	Alla Nikolayevna PASHKUNOVA
168	Elena Vasilyevna ROMANOVSKAYA	168	Elena Vasilyevna ROMANOVSKAYA
169	Andrey Vasilyevich RYUMSHIN	169	Andrey Vasilyevich RYUMSHIN
170	Mikhail Borisovich SELEZNEV (SELEZNYOV)	170	Mikhail Borisovich SELEZNEV (SELEZNYOV)
171	Sergey Nikolayevich SHAKHOV	171	Sergey Nikolayevich SHAKHOV
172	Vadim Aleksandrovich VOLCHENKO	172	Vadim Aleksandrovich VOLCHENKO
173	Sergey Gennadiyevich ZYRYANOV	173	Sergey Gennadiyevich ZYRYANOV
174	Oleg Anatolyevich KAMSHILOV	174	Oleg Anatolyevich KAMSHILOV
175	Dmitry Vladimirovich OVSYANNIKOV	175	Dmitry Vladimirovich OVSYANNIKOV
176	Natalya Ivanovna BEZRUCHENKO	176	Natalya Ivanovna BEZRUCHENKO
177	Inna Nikolayevna GUZEYEVA (GUZEEVA)	177	Inna Nikolayevna GUZEYEVA (GUZEEVA)
178	Anastasiya Mykolayivna KAPRANOVA	178	Anastasiya Mykolayivna KAPRANOVA
179	Aleksandr Yuryevich PETUKHOV (PIETUKHOV)	179	Aleksandr Yuryevich PETUKHOV (PIETUKHOV)
180	Myroslav Oleksandrovych POHORIELOV (POGORELOV)	180	Myroslav Oleksandrovych POHORIELOV (POGORELOV)
181	Vladimir Anatolyevich BIDYOVKA (BIDEVKA, BIDIOVKA)	181	Vladimir Anatolyevich BIDYOVKA (BIDEVKA, BIDIOVKA)
182	Elena Valerievna KRAVCHENKO	182	Elena Valerievna KRAVCHENKO
183	Denis Nikolayevich MIROSHNICHENKO	183	Denis Nikolayevich MIROSHNICHENKO
184	Aleksey Alekseyevich NAYDENKO	184	Aleksey Alekseyevich NAYDENKO
185	Leonid Ivanovich PASECHNIK (PASICHNYK)	185	Leonid Ivanovich PASECHNIK (PASICHNYK)
186	Olga Valeriyivna POZDNYAKOVA	186	Olga Valeriyivna POZDNYAKOVA
187	Maksim Aleksandrovich SVIDCHENKO	187	Maksim Aleksandrovich SVIDCHENKO
188	Ekaterina Vasilyevna TERESHCHENKO (TERESHENKO)	188	Ekaterina Vasilyevna TERESHCHENKO (TERESHENKO)
189	Vladimir Yuryevich VYSOTSKY (VYSOTSKIY)	189	Vladimir Yuryevich VYSOTSKY (VYSOTSKIY)

190	Stanislav Yuriyevich BELYKH (BYELYKH)
191	Viktor Ivanovich MELNYCHENKO (MELNICHENKO)
192	Andrey (Andrei, Andrii) Vladimirovich SHATOKHIN
193	Oleksandr (Aleksandr) MELNYCHUK (MELNICHUK)
194	Andrey Nikolayevich DOLGOPOLOV
195	Viktor Anatolyevich MOZHELYANSKY (MOZHELYANSKIY)
196	Mikhail Nikolayevich BELOUSOV

**2 Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 39:**

40 JSC Zaliv Shipyard

## Application Prior to Publication

### *Statutory Instruments Act*

**3** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply before they are published in the *Canada Gazette*.

## Coming into Force

### Registration

**4** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**N.B.** The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at [page 888](#), following SOR/2019-71.

190	Stanislav Yuriyevich BELYKH (BYELYKH)
191	Viktor Ivanovich MELNYCHENKO (MELNICHENKO)
192	Andrey (Andrei, Andrii) Vladimirovich SHATOKHIN
193	Oleksandr (Aleksandr) MELNYCHUK (MELNICHUK)
194	Andrey Nikolayevich DOLGOPOLOV
195	Viktor Anatolyevich MOZHELYANSKY (MOZHELYANSKIY)
196	Mikhail Nikolayevich BELOUSOV

**2 La partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 39, de ce qui suit :**

40 JSC Zaliv Shipyard

## Antériorité de la prise d'effet

### *Loi sur les textes réglementaires*

**3** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

## Entrée en vigueur

### Enregistrement

**4** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**N.B.** Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la [page 888](#), à la suite du DORS/2019-71.

Registration  
SOR/2019-73 March 15, 2019

## FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>a</sup>, the council of the band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 2(3)<sup>b</sup> of the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, March 12, 2019

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

## Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

### Amendment

**1** The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:

Little Red River Cree Nation

### Coming into Force

**2** This Order comes into force on the day on which it is registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions created under the *First Nations Fiscal Management Act* first require addition to the schedule to the *First Nations*

Enregistrement  
DORS/2019-73 Le 15 mars 2019

## LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>a</sup>, le conseil de la bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)<sup>b</sup> de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>a</sup>, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 12 mars 2019

La ministre des Affaires indiennes et  
du Nord canadien  
Carolyn Bennett

## Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

### Modification

**1** L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Nation crie de Little Red River

### Entrée en vigueur

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

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

### Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* doivent d'abord être

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

<sup>1</sup> S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

<sup>1</sup> L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

*Fiscal Management Act*. Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that, at the request of a First Nation, the Minister of Indian Affairs and Northern Development may, by order, add, change or delete the name of the First Nation from the schedule.

The Little Red River Cree Nation in Alberta has requested, via a Band Council Resolution, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

## Background

The *First Nations Fiscal Management Act*<sup>1</sup> came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

## Objectives

By virtue of an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the name of the Little Red River Cree Nation is added to the schedule to the Act.

The First Nation will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with the First Nation should it wish to implement property tax systems, strong financial management practices and to access the First Nations bond financing regime.

## Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act*, adds the name of the Little Red River Cree Nation to the schedule to the Act.

<sup>1</sup> The title of the Act was changed from *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut, par arrêté, ajouter, changer, ou retrancher le nom de cette Première Nation de l'annexe.

La Nation crie de Little Red River en Alberta a demandé, par l'entremise d'une résolution de conseil de bande, d'être inscrite à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

## Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>1</sup> est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations, et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières Nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

## Objectifs

Au terme d'un arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, le nom de la Nation crie de Little Red River est ajouté à l'annexe de la Loi.

La Première Nation pourra accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront étroitement avec la Première Nation si elle désire mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

## Description

L'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ajoute le nom de la Nation crie de Little Red River à l'annexe de la Loi.

<sup>1</sup> Précédemment connu sous *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, le titre de cette loi a été modifié le 1<sup>er</sup> avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières Nations.

The First Nation may — should its government so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations scheduled to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this Order, as it does not impose any level of compliance or administrative costs on small businesses.

### **Consultation**

Given that this Order implements a request by the Little Red River Cree Nation to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with the residents of its community.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

### **Rationale**

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property tax system under the *First Nations Fiscal Management Act*, seek certification of its financial performance and financial management systems, and participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nation communities.

La Première Nation peut — si son gouvernement choisit de le faire — percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'impose aucun frais de conformité ou d'administration aux petites entreprises.

### **Consultation**

Compte tenu du fait que cet arrêté met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* de la Nation crie de Little Red River, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été tenues par la Première Nation auprès des membres de sa collectivité.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé d'être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

### **Justification**

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière, ou de participer à un régime de financement des obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

**Implementation, enforcement and service standards**

There are no compliance and enforcement requirements associated with this Order and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with adding a First Nation to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

**Contacts****For the First Nations Tax Commission**

Clarine Ostrove  
Legal Counsel  
c/o Mandell Pinder  
422-1080 Mainland Street  
Vancouver, British Columbia  
V6B 2T4  
Telephone: 604-681-4146  
Fax: 604-681-0959

**For Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada**

Leane Walsh  
Director  
Fiscal Policy and Investment Readiness  
Economic Policy Development Branch  
10 Wellington Street, 17th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 819-953-0103  
Fax: 819-934-1983

**Mise en œuvre, application et normes de service**

Le présent arrêté ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

**Personnes-ressources****Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Clarine Ostrove  
Avocate-conseil  
a/s de Mandell Pinder  
422-1080, rue Mainland  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6B 2T4  
Téléphone : 604-681-4146  
Télécopieur : 604-681-0959

**Pour Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada**

Leane Walsh  
Directrice  
Direction des politiques budgétaires et préparation à l'investissement  
Direction générale de l'élaboration de politiques  
10, rue Wellington, 17<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 819-953-0103  
Télécopieur : 819-934-1983

Registration  
SOR/2019-74 March 20, 2019

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, established Chicken Farmers of Canada ("CFC") pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order, after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g)<sup>f</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 12<sup>g</sup> of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order*.

Ottawa, March 19, 2019

Enregistrement  
DORS/2019-74 Le 20 mars 2019

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)f) et g)<sup>f</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 12<sup>g</sup> de l'annexe de la *Proclamation visant les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, Les Producteurs de poulet du Canada prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 19 mars 2019

<sup>a</sup> SOR/79-158; SOR/98-244 (Sch., s. 1)

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>f</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 88

<sup>g</sup> SOR/2002-1, ss. 13 and 16

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>f</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 88

<sup>g</sup> DORS/2002-1, art. 13 et 16

## Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada

### Amendment

**1** Paragraph 3(1)(h) of the *Canadian Chicken Marketing Levies Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**(h)** in the province of Saskatchewan, 1.69 cents;

### Coming into Force

**2** This Order comes into force on the day on which it is registered.

### EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Order.)*

The amendment sets the levy rate to be paid by producers in the province of Saskatchewan who are engaged in the marketing of chicken in interprovincial or export trade.

### Modification

**1** L'alinéa 3(1)h de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**h)** en Saskatchewan, 1,69 cents;

### Entrée en vigueur

**2** La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

### NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)*

La modification vise à fixer les redevances que doivent payer les producteurs de la Saskatchewan qui commercialisent le poulet sur le marché interprovincial ou d'exportation.

<sup>1</sup> SOR/2002-35

<sup>1</sup> DORS/2002-35



**Registration**  
**SOR/2019-75 March 26, 2019**

**TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992**

P.C. 2019-214 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 27<sup>a</sup> of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail)*.

**Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail)**

**Amendments**

**1 The Table of Contents of Part 1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the entry for section 1.3.2:**

Interpretation of TP 14877..... 1.3.3

**2 The portion of item 35 of the table to section 1.3.1 of the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Safety Standard or Safety Requirement
<b>35 (36)</b>	Transport Canada Standard TP 14877E, "Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail, a Transport Canada Standard", January 2018, published by the Department of Transport

**3 Part 1 of the Regulations is amended by adding the following after section 1.3.2:**

**1.3.3 Interpretation of TP 14877**

For the purposes of TP 14877, "the coming into force of this Standard" and "the date this standard comes into

<sup>a</sup> S.C. 2009, c. 9, s. 25

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 34

<sup>1</sup> SOR/2001-286

**Enregistrement**  
**DORS/2019-75 Le 26 mars 2019**

**LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

C.P. 2019-214 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 27<sup>a</sup> de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer)*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer)**

**Modifications**

**1 La table des matières de la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 1.3.2, de ce qui suit :**

Interprétation du TP 14877 ..... 1.3.3

**2 Le passage de l'article 36 du tableau de l'article 1.3.1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Norme de sécurité ou règle de sécurité
<b>36 (35)</b>	Norme de Transports Canada TP 14877F, « Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, une norme de Transports Canada », janvier 2018, publiée par le ministère des Transports

**3 Le même règlement est modifié par l'adjonction, après l'article 1.3.2, de ce qui suit :**

**1.3.3 Interprétation de la norme TP 14877**

Pour l'application de la norme TP 14877, les mentions « l'entrée en vigueur de la présente norme » et « la

<sup>a</sup> L.C. 2009, ch. 9, art. 25

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 34

<sup>1</sup> DORS/2001-286

force” must be read as “the coming into force of section 1.3.3 of the Regulations”.

**4 Section 1.34 of the Regulations is replaced by the following:**

**1.34 Class 3, Flammable Liquids, Flash Point Greater Than 60°C but Less Than or Equal to 93°C**

Despite section 6.1 of the Act and section 4.2 of Part 4 (Dangerous Goods Safety Marks) of these Regulations, substances that have a flash point greater than 60°C but less than or equal to 93°C may be transported on a road vehicle, on a railway vehicle or on a vessel on a domestic voyage as Class 3, Flammable Liquids, Packing Group III. In that case, the requirements of these Regulations, except paragraph 7.2(1)(f) of Part 7 (Emergency Response Assistance Plan), that relate to flammable liquids that have a flash point less than or equal to 60°C must be complied with.

**5 (1) The entry for section 5.1 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is struck out.**

**(2) The heading before the entry for section 5.14.1 and the entries for sections 5.14.1 to 5.15.11 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations are struck out.**

**6 Section 5.1 of the Regulations is repealed.**

**7 Subsection 5.14(1.1) of the Regulations is repealed.**

**8 The heading before section 5.14.1 and sections 5.14.1 to 5.15.11 of the Regulations are repealed.**

**9 (1) The Table of Contents of Part 10 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 10.1:**

Railway Vehicle Reciprocity ..... 10.1.1

**(2) The Table of Contents of Part 10 of the Regulations is amended by adding the following after the entry for section 10.7:**

Reporting ..... 10.8

**10 Part 10 of the Regulations is amended by adding the following after section 10.1:**

**10.1.1 Railway Vehicle Reciprocity**

Despite the requirements of Part 5 (Means of Containment), a person may offer for transport, handle or

date d'entrée en vigueur de cette norme » valent mention de « la date d'entrée en vigueur de l'article 1.3.3 du Règlement ».

**4 L'article 1.34 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**1.34 Classe 3, Liquides inflammables, dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C mais inférieur ou égal à 93 °C**

Malgré l'article 6.1 de la Loi et l'article 4.2 de la partie 4 (Indications de danger — marchandises dangereuses) du présent règlement, les matières dont le point d'éclair est supérieur à 60 °C mais inférieur ou égal à 93 °C peuvent être transportées comme classe 3, Liquides inflammables, groupe d'emballage III, à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur. Dans ce cas, les exigences du présent règlement qui concernent les liquides inflammables dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 60 °C doivent être respectées à l'exception de celles de l'alinéa 7.2(1)f) de la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence).

**5 (1) L'entrée de l'article 5.1 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est supprimée.**

**(2) L'intertitre précédant l'entrée de l'article 5.14.1 et les entrées des articles 5.14.1 à 5.15.11 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement sont supprimés.**

**6 L'article 5.1 du même règlement est abrogé.**

**7 Le paragraphe 5.14(1.1) du même règlement est abrogé.**

**8 L'intertitre précédant l'article 5.14.1 et les articles 5.14.1 à 5.15.11 du même règlement sont abrogés.**

**9 (1) La table des matières de la partie 10 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 10.1, de ce qui suit :**

Réciprocité pour les véhicules ferroviaires ..... 10.1.1

**(2) La table des matières de la partie 10 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'entrée de l'article 10.7, de ce qui suit :**

Rapports ..... 10.8

**10 La partie 10 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 10.1, de ce qui suit :**

**10.1.1 Réciprocité pour les véhicules ferroviaires**

Malgré les exigences prévues à la partie 5 (Contenants), il est permis à toute personne de présenter au transport, de

transport dangerous goods by railway vehicle from a place in the United States to a place in Canada or from a place in the United States through Canada to a place outside Canada in accordance with the requirements of Parts 172, 173, 174, 179 and 180 of 49 CFR, except by tank car if the goods are Class 3, Flammable Liquids that are referred to in section 10.5.6 of TP 14877.

**11 Subsection 10.7(5) of the Regulations is replaced by the following:**

**(5)** This section does not apply if either the tank car or the other railway vehicle that was coupled is equipped with a cushioning device designed for a displacement of 15 cm (6 in.) or more in compression and capable of limiting the maximum coupler force to 4 448 kilonewtons (1,000,000 lbf) when impacted at 16.1 km/h (10 mph) by a railway vehicle having a gross mass of 99 790 kg (220,000 lb).

**12 Part 10 of the Regulations is amended by adding the following after section 10.7:**

**10.8 Reporting**

A consignor shall, on reasonable notice given by the Minister, provide the Minister with the following information:

- (a)** the number of tank cars owned or leased by the consignor that meet the requirements of TP 14877 for TC117R tank cars;
- (b)** the number of tank cars owned or leased by the consignor that meet the requirements of TP 14877 for TC117P tank cars;
- (c)** the number of tank cars owned or leased by the consignor and used for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, that meet the requirements of TP 14877 for Class 111 tank cars; and
- (d)** the number of tank cars owned or leased by the consignor and used for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3, Flammable Liquids, that meet the requirements of TP 14877 for enhanced Class 111 tank cars.

manutentionner ou de transporter des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire d'un endroit aux États-Unis à destination d'un endroit au Canada, ou d'un endroit aux États-Unis à destination d'un endroit à l'extérieur du Canada en passant par le Canada, conformément aux exigences des parties 172, 173, 174, 179 et 180 du 49 CFR, sauf par wagons-citernes utilisés pour des matières de classe 3, Liquides inflammables, visées à l'article 10.5.6 de la norme TP 14877.

**11 Le paragraphe 10.7(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(5)** Le présent article ne s'applique pas si le wagon-citerne ou l'autre véhicule ferroviaire qui a été attelé est équipé d'un dispositif amortisseur permettant un déplacement en compression de 15 cm (6 po.) ou plus et étant en mesure de limiter la contrainte maximale sur l'attelage à 4 448 kN (1 000 000 lbf) lorsqu'il est heurté à une vitesse de 16,1 km/h (10 mi/h) par un véhicule ferroviaire d'une masse brute de 99 790 kg (220 000 lb).

**12 La partie 10 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 10.7, de ce qui suit :**

**10.8 Rapports**

L'expéditeur présente au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, les renseignements suivants :

- a)** le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu'il loue qui sont conformes aux exigences de la norme TP 14877 pour les wagons-citernes TC117R;
- b)** le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu'il loue qui sont conformes aux exigences de la norme TP 14877 pour les wagons-citernes TC117P;
- c)** le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu'il loue qui sont conformes aux exigences de la norme TP 14877 pour les wagons-citernes de classe 111 et qu'il utilise pour l'importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables;
- d)** le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu'il loue qui sont conformes aux exigences de la norme TP 14877 pour les wagons-citernes de classe 111 renforcés et qu'il utilise pour l'importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables.

## Coming into Force

**13 These Regulations come into force on July 2, 2019.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Executive summary

**Issues:** The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR) required updating to reflect the most current edition of the Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail, a Transport Canada Standard (TP 14877), which was published in 2018. Prior to this amendment, the TDGR incorporated by reference the 2013 edition of the standard. This amendment is necessary for the 2018 edition of TP 14877 to be incorporated by reference in the TDGR.

**Description:** This amendment will

- require all tank cars used to transport toxic inhalation hazard (TIH) substances to be constructed of normalized steel. The interim TIH tank car standard will also be changed to the permanent TIH tank car standard;
- enhance alignment between Canada and the United States (U.S.) for one-time movement approvals (OTMAs);
- align with best practices by permitting 304L and 316L stainless steel varieties as an acceptable material of construction for tank cars and accounting for mileage into the stub sill inspection requirements; and
- consolidate and clarify the regulatory requirements.

**Cost-benefit statement:** The extended service life of interim TIH tank cars provides rail shippers cost savings of \$187.3M mainly from avoided replacement costs of tank cars. The phase-out of non-normalized steel tank cars for transporting TIH substances will also accrue benefits of about \$21.4M by reducing risks to public safety, health, and the environment. Rail shippers will incur an estimated cost of \$17.86M due to the phase out of tank cars. Together, the two amendments are expected to yield net benefits of about \$191.9M over the 2021–2068 period (in 2017 Can\$).

## Entrée en vigueur

**13 Le présent règlement entre en vigueur le 2 juillet 2019.**

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Résumé

**Enjeux :** Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) devait être mis à jour pour tenir compte de l'édition la plus récente de la norme de Transports Canada TP 14877 — Conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — publiée en 2018. Avant cette modification, le RTMD comprenait des renvois à la version de 2013 de la norme. Cette modification est nécessaire pour que la version 2018 de la norme TP 14877 soit incorporée par renvoi au RTMD.

**Description :** Cette modification permettra :

- d'exiger que tous les wagons-citernes utilisés pour transporter les matières toxiques par inhalation (matières TPI) soient construits en acier normalisé. La norme provisoire sur les wagons-citernes pour le transport des matières TPI sera également remplacée par une norme permanente sur les wagons-citernes pour le transport des matières TPI;
- d'améliorer l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les approbations de déplacement unique (ADU);
- d'harmoniser les pratiques exemplaires en autorisant les variétés d'acier inoxydable 304L et 316L en tant que matériau de construction acceptable pour les wagons-citernes et en tenant compte du kilométrage parcouru dans les exigences d'inspection de longrines centrales courtes;
- de consolider et de clarifier les exigences réglementaires.

**Énoncé des coûts et avantages :** La prolongation de la durée de vie utile des wagons-citernes devrait procurer des avantages aux expéditeurs ferroviaires, principalement en évitant les coûts de remplacement des wagons-citernes. Les avantages totaux pour les expéditeurs devraient s'élever à environ 187,3 millions de dollars. L'élimination progressive obligatoire des wagons-citernes en acier non normalisé utilisés pour le transport ferroviaire des matières TPI procurera des avantages d'environ 21,4 millions de dollars en réduisant les risques à la sécurité publique, la santé et l'environnement. Les transporteurs ferroviaires auront une

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule applies, as there is an administrative burden imposed on rail shippers from the written notifications required for the OTMAs of overloaded railway vehicles. This requirement is considered an “IN” and will represent annualized costs of about \$860, or \$17 per business (in 2012 Can\$). The small business lens does not apply.

**Domestic and international coordination and cooperation:** This amendment will enhance alignment with the U.S. hazardous materials requirements by providing rail shippers with consistent rules on both sides of the border while increasing the safety of rail transportation of dangerous goods. In developing TP 14877, Transport Canada (TC) held ongoing discussions with U.S. regulators to ensure regulations are harmonized where appropriate. The amendment is also consistent with the objective of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council, which is to improve Canada–U.S. regulatory approaches to make it easier for industry to do business for both countries.

augmentation de coûts estimée à 17,86 M\$ causée par l'élimination progressive des wagons-citernes. L'ensemble des modifications proposées devraient procurer des avantages nets d'environ 191,9 M\$ au cours de la période de 2021-2068 (en \$ CA de 2017).

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » s'applique étant donné qu'une charge administrative est imposée aux expéditeurs ferroviaires, notamment en ce qui a trait aux avis écrits requis pour les ADU pour les wagons surchargés. Cette exigence est considérée comme un « ajout » et représentera des coûts d'environ 860 \$, ou 17 \$ par entreprise (en \$ CA de 2012). La lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Cette modification permettra d'accroître l'harmonisation avec les exigences américaines relatives aux marchandises dangereuses en fournissant aux expéditeurs ferroviaires des règles uniformes des deux côtés de la frontière tout en augmentant la sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Lors de l'élaboration de la norme TP 14877, Transports Canada (TC) a tenu des discussions continues avec les organismes de réglementation américains pour s'assurer que les règlements soient harmonisés au besoin. La modification est également conforme à l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, qui est d'améliorer les approches réglementaires canado-américaines afin de faciliter le commerce entre les deux pays.

## Background

Dangerous goods are used in almost every facet of Canadians' lives, from fuelling vehicles and providing home comfort, to manufacturing and industrial processes. Dangerous goods are also an important aspect of the Canadian economy, with an estimated 30 million shipments transported within Canada each year in which approximately 24% are transported by rail. Despite their importance to modern life and the economy, dangerous goods can be toxic, infectious, flammable, explosive, corrosive, combustible, radioactive, or pose other hazards. They can be harmful to people, property and the environment if they are not handled or transported properly.

In Canada, the transportation of dangerous goods is regulated under the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act), the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR) and standards incorporated by reference into the TDGR. To reduce safety risks during transport, the TDGR establish requirements to reduce the

## Contexte

Au Canada, les marchandises dangereuses sont utilisées dans presque tous les aspects de la vie, du ravitaillement en carburant des véhicules, au chauffage des maisons, en passant par la fabrication ou les procédés industriels. Les marchandises dangereuses constituent également un aspect important de l'économie canadienne, avec environ 30 millions de cargaisons transportées au Canada chaque année; de ce nombre, environ 24 % sont transportées par train. Malgré leur importance pour la vie moderne et l'économie, les marchandises dangereuses peuvent être toxiques, infectieuses, inflammables, explosives, corrosives, combustibles, radioactives ou présenter d'autres risques. Elles peuvent être dangereuses pour les personnes, les biens et l'environnement si elles ne sont pas manipulées ou transportées correctement.

Le transport des marchandises dangereuses est régi par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD), le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) et des normes incorporées par renvoi dans le RTMD. Afin de réduire les risques pour la sécurité pendant le transport, le RTMD

likelihood and consequences of unintended releases of dangerous goods. The TDGR include requirements related to every stage involved in the transportation of dangerous goods, such as handling, offering for transport, safety marks, means of containment, training, and emergency response assistance.

Prior to this amendment, the TDGR incorporated by reference the 2013 version of Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail, which is a Transport Canada Standard (TP 14877). This standard sets the requirements for the design, handling, offering for transport, and transporting of dangerous goods by rail. The requirements pertain to the construction, modification, qualification, maintenance, and use of tank cars and ton containers in rail.

The TP 14877 Standard was updated in 2018 to reflect changes in tank car specifications to increase safety when transporting dangerous goods by rail and to better align with U.S. standards. The 2018 version of TP 14877 will be incorporated into the TDGR with this amendment.

Following the incident of Lac-Mégantic in 2013, TC issued three protective directions (PD) aimed at improving safety in the transportation of flammable liquids by rail through various requirements related to tank cars specifications. These protective directions are PD No. 34, PD No. 37, and PD No. 38. Protective directions are regulated under Part 13 of the TDGR.

## Issues

This amendment will address three main issues with the current TP 14877.

### I. **Safety risk associated with non-normalized steel tank cars for the transportation of toxic inhalation hazard substances**

Tank cars made of non-normalized steel used to ship toxic inhalation hazard (TIH) substances by rail present a risk to the safety of Canadians and to the natural and built environments. TIH substances are considered amongst the most dangerous goods permitted for transport, as they can be fatal at high concentrations and can spread easily in an area if released.

Non-normalized steel tank cars are more likely to form brittle fractures over time which increases the likelihood of ruptures in the event of an accident. In addition, non-normalized steel is more susceptible to brittle fractures when exposed to cold temperatures during winter. At this

établit des exigences visant à réduire la probabilité et les conséquences des rejets non intentionnels de marchandises dangereuses. Le RTMD comprend des exigences relatives à chaque étape du transport des marchandises dangereuses, comme la manutention, la présentation aux fins de transport, les indications de dangers, les contenants, la formation et l'aide en cas d'urgence.

Avant la présente modification, le RTMD comportait un renvoi à la version de 2013 de la norme Conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui est une norme de Transports Canada (TP 14877). Cette norme fixe les exigences relatives à la conception, à la manutention, à la présentation pour le transport et au transport des marchandises dangereuses par train. Les exigences concernent la construction, la modification, la qualification, l'entretien et l'utilisation des wagons-citernes et des contenants d'une tonne par chemin de fer.

La norme TP 14877 a été mise à jour en 2018 pour tenir compte des changements apportés aux spécifications des wagons-citernes afin d'accroître la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses par rail, et pour harmoniser cette norme aux normes américaines. La version de 2018 de la norme TP 14877 sera incorporée grâce à la présente modification.

À la suite de l'incident du Lac-Mégantic en 2013, TC a émis trois ordres visant à améliorer la sécurité du transport ferroviaire des liquides inflammables par diverses exigences liées aux spécifications des wagons-citernes : ordre n° 34, ordre n° 37 et ordre n° 38. Les ordres sont régis par la partie 13 du RTMD.

## Enjeux

Cette modification portera sur trois questions principales liées à la norme TP 14877 actuelle.

### I. **Risque pour la sécurité associé aux wagons-citernes en acier non normalisé utilisés pour le transport des matières toxiques par inhalation**

Les wagons-citernes en acier non normalisé utilisés pour le transport ferroviaire des matières toxiques par inhalation (matières TPI) présentent un risque pour la sécurité des Canadiens et pour l'environnement naturel et bâti. Les matières TPI, dont le transport est autorisé, sont considérées comme des marchandises parmi les plus dangereuses, car elles peuvent être mortelles à de fortes concentrations et se répandre facilement dans une zone si elles sont rejetées.

Les wagons-citernes en acier non normalisé sont plus susceptibles de se fragiliser au fil du temps, ce qui augmente les risques de rupture en cas d'accident. De plus, les températures froides auxquelles l'acier non normalisé est exposé en hiver peuvent accroître les risques de rupture. À

time, it is estimated that about 10% of the TIH tank cars used by shippers are made of non-normalized steel.

Newly built TIH tank cars must be designed in accordance with the interim TIH specifications (hereafter referred to as the “interim TIH tank cars”). Interim TIH tank cars feature safety enhancements like normalized steel, a combination of thicker inner shells and outer jackets to improve puncture resistance, full head shield and additional protection for the valves, fittings and nozzles used to load and unload the tank car. The current permitted service life of interim TIH tank cars (i.e. made with normalized steel) is 20 years, which is notably shorter than the standard 50-year service life newly constructed tank cars. The shorter service life creates a disincentive for Canadian shippers to replace their non-normalized tank car fleet with interim TIH tank cars.

## **II. Misalignment between Canada and the U.S.**

An initiative under the Regulatory Cooperation Council (RCC) is harmonizing regulatory activities to support the reciprocal recognition of one-time movement approvals (OTMAs) and temporary or emergency certificates issued under the TDG Act to move non-conforming tank cars and means of containment by rail to a nearby location. Under TP 14877, the one-time movement must be for the purposes of cleaning, testing, repairing, dismantling or unloading containers that are not actively leaking and only when it is not possible or unsafe to remedy the non-conformance at the location where it was discovered. For example, OTMAs can be used for an overloaded tank car, a tank car with a defective interior lining or coating, a tank car with a defective interior heater coil. These approvals are issued in situations where it is determined that the movement of a leaking tank car or means of containment would provide greater safety than allowing it to remain in place.

Prior to this amendment, the OTMAs process for transporting dangerous goods by rail was not aligned between the Canada and the U.S. For example, in the U.S., shippers must apply for OTMAs for certain overloaded tank cars while in Canada, written approvals were not required, as long as the conditions set out in TP 14877 were met. This misalignment caused confusion, added burden to shippers as well as unintended consequences where overloaded tank cars posed a risk to safety.

l’heure actuelle, on estime qu’environ 10 % des wagons-citernes utilisés par les expéditeurs dans le transport des matières TPI sont faits d’acier non normalisé.

Les nouveaux wagons-citernes pour le transport des matières TPI doivent se conformer aux spécifications provisoires relatives aux matières TPI. Des améliorations ont été apportées à la conception de ces wagons-citernes : acier normalisé, combinaison de coques intérieures plus épaisses et de chemises extérieures pour améliorer la résistance à la perforation, bouclier protecteur intégral et protection supplémentaire pour les vannes, raccords et manchons utilisés pour le chargement et le déchargement du wagon-citerne. La durée de vie utile permise actuelle des wagons-citernes conformes aux spécifications provisoires relatives aux matières TPI (c’est-à-dire en acier normalisé) est de 20 ans, ce qui est nettement plus court que la durée de vie utile normale de 50 ans des wagons-citernes nouvellement construits. La durée de vie utile plus courte décourage les expéditeurs canadiens de remplacer leur parc de wagons-citernes non normalisés par des wagons-citernes conformes aux spécifications provisoires relatives aux matières TPI.

## **II. Absence d’uniformité entre le Canada et les États-Unis**

Une initiative du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) vise à harmoniser les activités de réglementation entre les deux administrations afin d’appuyer la reconnaissance réciproque des approbations de déplacement unique (ADU) et des certificats temporaires ou d’urgence délivrés en vertu de la Loi sur le TMD pour déplacer les wagons-citernes et les contenants non conformes et leurs contenants par chemin de fer à un endroit proche. En vertu de la norme TP 14877, les approbations de déplacement unique doivent servir à nettoyer, mettre à l’essai, réparer, démanteler ou décharger des conteneurs qui ne fuient pas activement et uniquement lorsqu’il n’est pas possible ou dangereux de remédier à la non-conformité à l’endroit où elle s’est produite. Par exemple, les ADU peuvent être utilisées pour un wagon-citerne surchargé, un wagon-citerne dont le revêtement intérieur ou le revêtement est défectueux, un wagon-citerne dont le serpentin de chauffage intérieur est défectueux. Ces approbations sont délivrées dans les situations où il est déterminé que le mouvement d’un wagon-citerne ou d’un contenant qui fuit offre une sécurité accrue par rapport à son maintien en place.

Avant cette modification, le processus d’ADU pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer n’était pas harmonisé entre le Canada et les États-Unis. Par exemple, aux États-Unis, les expéditeurs doivent demander une ADU pour certains wagons-citernes surchargés, tandis qu’au Canada, aucune autorisation écrite n’était requise autant que les conditions énoncées dans la norme TP 14877 soient remplies. Cette absence d’uniformité a semé la confusion, alourdi la charge des

expéditeurs et entraîné des conséquences imprévues lorsque des wagons-citernes surchargés représentent un risque pour la sécurité.

### III. Unconsolidated requirements

Following the devastating incident in Lac-Mégantic in July 2013, TC implemented a number of requirements to improve the safety of transporting dangerous goods by rail. These requirements were implemented through a combination of amendments to the TDGR, updates to TP 14877, and the adoption of several protective directions. As a result, these requirements were found in different sources, which made it more time consuming and confusing for regulatees who wished to consult the requirements. The table below includes the regulatory requirements implemented through the various instruments.

### III. Exigences disparates

À la suite de l'accident dévastateur survenu à Lac-Mégantic en juillet 2013, TC a mis en œuvre un certain nombre d'exigences pour améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses par rail. Ces exigences ont été mises en œuvre au moyen d'une combinaison de modifications au RTMD, de mises à jour à la norme TP 14877 et de l'adoption de plusieurs ordres. Ces exigences provenaient de différentes sources, ce qui rendait la consultation plus ardue pour les personnes réglementées. Le tableau ci-dessous présente les exigences réglementaires mises en œuvre par l'entremise des divers instruments.

**Table 1: Regulatory requirements related to transporting dangerous goods by rail**

Regulatory Instrument	Summary of Requirements	Effective Date
Protective direction no. 34	Prohibits the transport of dangerous goods in certain Class 111 tank cars made of low-toughness steel when the bottom of the car is not continuously reinforced	April 23, 2014
TDGR, Part 5	Updated requirements for flammable liquids Adoption of new tank car specification, TC 117	May 1, 2015
Corrigendum	Contains minor corrections to TP 14877	June 2015
Protective direction no. 37	Requires top fitting protection for retrofitted TC-111 tank cars	November 1, 2016
Protective direction no. 38	Accelerates the phase-out of the enhanced TC-111 tank cars for crude oil service to November 1, 2016	July 26, 2016

**Tableau 1 : Exigences réglementaires relatives au transport de marchandises dangereuses par rail**

Instrument de réglementation	Résumé des exigences	Date d'entrée en vigueur
Ordre n° 34	Interdit le transport de marchandises dangereuses dans certains wagons-citernes de la classe 111 fabriqués en acier à faible ténacité lorsque le fond du wagon n'est pas continuellement renforcé	23 avril 2014
RTMD, partie 5	Exigences mises à jour pour les liquides inflammables Adoption d'une nouvelle norme pour les wagons-citernes, TC 117	1 <sup>er</sup> mai 2015
Rectificatif	Contient des corrections mineures à la norme TP 14877	Juin 2015
Ordre n° 37	Exigences pour les dispositifs de protection de raccords supérieurs pour les wagons-citernes modernisés TC 111	1 <sup>er</sup> novembre 2016
Ordre n° 38	Accélère l'élimination progressive des wagons-citernes de classe 111 renforcés pour le pétrole brut au 1 <sup>er</sup> novembre 2016	26 juillet 2016



## Objectives

The amendments will incorporate by reference the 2018 edition of TP 14877. The updates made to TP 14877 seek to

- reduce the risks associated with the transportation of TIH substances by rail;
- facilitate cross-border trade of dangerous goods and increase safety through better alignment with U.S. and international standards, where appropriate;
- provide more flexibility to stakeholders on the transportation of dangerous goods by rail by allowing new technologies and practices; and
- consolidate and clarify the requirements to make it easier for stakeholders to retrieve and consult.

## Description

Incorporation of the revised TP 14877 will require all rail carriers and consignors that import, handle, offer for transport or transport dangerous goods in a railway vehicle to implement all changes made in the 2018 edition of TP 14877. The requirements have been summarized and grouped under four categories.

### 1. Tank car safety

#### 1.1 Normalized steel for TIH tank cars

The head and shell of tank cars transporting TIH substances will be required to be made of normalized steel. This requirement will take effect on July 2, 2021.

#### 1.2 TIH tank standard

The interim TIH tank standard (referred in the U.S. as HM-246) will become the permanent standard. The service life of these cars will also be extended to 50 years which is consistent with the U.S.

#### 1.3 Carbon steel thickness

The thickness of any new pressure tank car constructed using carbon steel of 483 to 558 MPa (70 000 to 81 000 psi) minimum tensile strength will be increased from 16 mm (5/8 inch) to 16.7 mm (21/32 inch).

## Objectifs

Les modifications comprendront des renvois à la version de 2018 de la norme TP 14877. Les mises à jour apportées à la norme TP 14877 visent :

- à réduire les risques associés au transport ferroviaire des matières TPI;
- à favoriser le commerce transfrontalier des marchandises dangereuses et accroître la sécurité en harmonisant davantage les normes canadiennes aux normes américaines et aux normes internationales, le cas échéant;
- à offrir plus de souplesse aux intervenants en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses par rail en permettant l'utilisation de nouvelles technologies et pratiques;
- à consolider et à préciser les exigences afin qu'il soit plus facile pour les intervenants de les retrouver et de les consulter.

## Description

L'incorporation par renvois à la version révisée de la norme TP 14877 exigera que tous les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs qui importent, présentent au transport, manipulent ou transportent des marchandises dangereuses par rail mettent en œuvre toutes les modifications apportées dans la version de 2018 de la norme TP 14877. Les exigences ont été regroupées en quatre catégories.

### 1. Sécurité des wagons-citernes

#### 1.1 Acier normalisé pour les wagons-citernes transportant des matières TPI

La partie supérieure et la coquille des wagons-citernes transportant des matières TPI devront être faites d'acier normalisé. Cette exigence prendra effet le 2 juillet 2021.

#### 1.2 Norme pour les citernes utilisées pour le transport des matières TPI

La norme provisoire sur les citernes utilisées pour le transport des matières TPI (appelée HM-246 aux États-Unis) deviendra une norme permanente. La durée de vie utile de ces wagons sera également prolongée à 50 ans, ce qui est conforme à la norme américaine.

#### 1.3 Épaisseur de l'acier au carbone

L'épaisseur minimale de tout nouveau wagon-citerne sous pression construit avec de l'acier au carbone de 483 à 558 MPa (70 000 à 81 000 lb/po<sup>2</sup>) de résistance minimale à la traction passera de 16 mm (5/8 po) à 16,7 mm (21/32 po).

## 1.4 Thermal blanket

A new requirement was added to the thermal protection systems for new Class 117 tank cars. The thermal protection system of newly built Class 117 tank cars must include at least a 12.7 mm (1/2 inch) thick ceramic fibre blanket.

## 1.5 Removal of expired equivalency certificate stencil markings

A new requirement was added for tank cars authorized for transport under an equivalency certificate. If the tank car meets all the requirements of the standard, the equivalency certificate stencil marking must be removed at the next tank qualification.

## 2. Alignment with other jurisdictions

### 2.1 One-time movement of non-conforming containers

The requirements for the one-time movement approvals for non-conforming tank cars and means of containment will be fully harmonized between the U.S. and Canada. Written notifications for the one-time movement of overloaded railway vehicles by weight will be required. Applicants may apply for written notification if

1. a tank car is found to be overloaded by weight in transport by 1 361 kg (3 000 lb) or less when measured on a weight-in-motion scale or 454 kg (1 000 lb) or less when measured on a static scale, as long as the outage is within regulatory limits; or
2. a railway vehicle other than a tank car carrying solid dangerous goods is found to be overloaded by weight in transport by 2 268 kg (5 000 lb) or less when measured by a scale.

Applicants will be required to submit the following information to TC to obtain written notifications:

1. Scale tickets;
2. Loading temperature and specific gravity of commodity at the loading temperature;
3. Specific gravity of commodity at appropriate reference temperature;
4. Capacity of the container and weight of the empty container;
5. Innage/outage table for the tank car. These tables assist shippers in determining the correct filling level as they are used to calculate the volume of goods loaded in a tank car by measuring the product level. The innage table indicates the volume in a tank at quarter-inch

## 1.4 Couverture thermique

Une nouvelle exigence a été ajoutée aux systèmes de protection thermique des nouveaux wagons-citernes de classe 117. Pour ces derniers, le système de protection thermique doit comprendre au moins une couverture de fibre céramique de 12,7 mm (1/2 po) d'épaisseur.

## 1.5 Retrait des marquages au pochoir identifiant les certificats d'équivalence périmés

Une nouvelle exigence a été ajoutée pour les wagons-citernes autorisés en vertu d'un certificat d'équivalence. Si le wagon-citerne satisfait à toutes les exigences, le marquage au pochoir identifiant le certificat d'équivalence doit être retiré du wagon-citerne à la prochaine mise à l'essai de celui-ci.

## 2. Harmonisation avec les autres administrations

### 2.1 Déplacement unique de contenants non conformes

Les exigences en matière d'approbations de déplacement unique de wagons-citernes et de contenants non conformes seront entièrement harmonisées entre les États-Unis et le Canada. Des avis écrits concernant le mouvement unique des véhicules ferroviaires surchargés en poids seront nécessaires. Les exploitants peuvent demander un avis écrit dans l'un ou l'autre des cas suivants :

1. un wagon-citerne est surchargé de 1 361 kg (3 000 lb) ou moins au cours du transport lorsqu'il est pesé à l'aide d'une balance dynamique ou de 454 kg (1 000 lb) ou moins lorsqu'il est pesé à l'aide d'une balance statique, tant que le jaugeage se situe dans les limites réglementaires;
2. un wagon autre qu'un wagon-citerne transportant des marchandises dangereuses solides est surchargé de 2 268 kg (5 000 lb) ou moins pendant le transport, lorsqu'il est pesé à l'aide d'une balance.

Les exploitants devront soumettre les renseignements suivants à TC pour obtenir des avis écrits :

1. Preuves de pesée;
2. Température de chargement et densité relative de la marchandise à la température de chargement;
3. Densité relative du produit à la température de référence appropriée;
4. Capacité du contenant et poids du contenant vide;
5. Tableau de jaugeage par le plein ou par le creux pour le wagon-citerne. Ces tableaux aident les expéditeurs à déterminer le niveau de remplissage approprié, car ils servent à calculer le volume de marchandises chargées dans un wagon-citerne en mesurant le niveau du produit. Le tableau de jaugeage par le plein indique le

increments. The outage table indicates the volume out of a tank at quarter-inch increments; and

- Any additional information that can be used to demonstrate that the tank car is not overloaded by volume.

The standard provides a number of situations in which the movement of certain non-conforming tank cars and other railway vehicles may be transported for the purposes of cleaning, repairing, testing, dismantling or unloading. Table 2 summarizes the changes made to the low-risk safety approvals to improve harmonization with the U.S. Hazardous Materials Regulations – Title 49 of the “Code of Federal Regulations” (49 CFR).

**Table 2: Summary of changes to the low-risk safety approvals for the one-time movement of non-conforming containers**

Situation	Change
Cleaned or residue railway vehicles	Expanded to include a non-dangerous goods railway vehicle and a clean hopper car. Hopper cars are types of cars in which commodities are released through its floor. They are often used for transporting grains, plastic pellets, cement, flour, sugar and various minerals.
Tank car with missing or damaged service equipment	Removed the exclusion of missing or damaged eduction pipes. Eduction pipes can be used for unloading the commodity in liquid form from the top of the tank. It is the pipe that runs from the valves to the tank. The valves can be used for loading or unloading liquids or for introducing or removing vapor from the tank.
Tank car with defective interior heater coils	Only applies to tank car with defective interior heater containing dangerous goods residue. Interior heaters are used to keep the commodities warm or to heat them to facilitate unloading.  Removed interior heater closure (the cap or other type of closure used to close off the piping of the interior heater).  Removed the condition that dangerous goods residue must be solidified.

volume entrant dans un réservoir par tranche d’un quart de pouce. Le tableau de jaugeage par le creux indique le volume sortant d’un réservoir par tranche d’un quart de pouce;

- Tout renseignement supplémentaire qui peut être utilisé pour démontrer que le wagon-citerne n’est pas surchargé (volume).

La norme prévoit un certain nombre de situations dans lesquelles le déplacement de certains wagons-citernes et autres wagons non conformes peut être autorisé aux fins de nettoyage, de réparation, d’essai, de démontage ou de déchargement. Le tableau 2 récapitule les modifications apportées aux approbations de sécurité à faible risque afin d’améliorer l’harmonisation avec le règlement américain sur les matières dangereuses – Titre 49 du Code of Federal Regulations (Code de réglementation fédérale) [49 CFR].

**Tableau 2 : Résumé des modifications apportées aux approbations de sécurité à faible risque pour le déplacement unique de contenants non conformes**

Situation	Changement
Wagons nettoyés ou wagons contenant des matières résiduelles	Définition élargie pour inclure les wagons utilisés pour marchandises non dangereuses et les wagons-trémies propres. Les wagons-trémies sont des types de wagons dans lesquels les marchandises sont déchargées par le plancher. Ils sont souvent utilisés pour le transport des céréales, des granules de plastique, du ciment, de la farine, du sucre et de divers minéraux.
Wagon-citerne ayant des éléments manquants ou non conformes	On a retiré l’exclusion associée aux tuyaux d’évacuation manquants ou non conformes. Des tuyaux d’évacuation peuvent être utilisés pour décharger le produit sous forme liquide à partir du haut du réservoir. C’est le tuyau qui va des vannes au réservoir. Les vannes peuvent être utilisées pour charger ou décharger des liquides ou pour introduire ou évacuer de la vapeur du réservoir.
Wagon-citerne dont les serpentins chauffants intérieurs sont défectueux	Ne s’applique qu’aux wagons-citernes dont le chauffage intérieur est défectueux et qui contiennent un résidu de marchandises dangereuses. Le chauffage intérieur est utilisé pour garder les marchandises au chaud ou pour les réchauffer afin de faciliter le déchargement.  Retrait de la mention de la fermeture du chauffage intérieur (le capuchon ou un autre type de fermeture sert à fermer la tuyauterie du chauffage intérieur)  Retrait de la condition selon laquelle les résidus de marchandises dangereuses doivent être solidifiés.

Situation	Change
Structurally damaged tank car	Expanded to include a tank car containing residual amounts of dangerous substances with structural damage that does not affect its product retention capability.

The wording was also modified to specify that the use of a one-time movement of non-conforming containers only applies to railway vehicles that were in conformance with the standard prior to the discovery of a non-conformity.

The section “Maintenance of Defective Tank Car Service Equipment in Transportation” was also renamed to “Low Risk Safety Approvals.”

## 2.2 TP 14877 special provisions

Schedule 1 provides the text of the special provisions that apply to various dangerous goods. If a special provision is listed in Column 6 in Schedule 2, the container type listed in the applicable special provision must be used. For example, in Schedule 2, Benzyl chloride (UN1738) has special provision no. 3 which states that it may be handled, offered for transport, or transported in a Class 105, 111, 112, 114, 115, 117, 120, or AAR 206W tank car, or a Class 106 or 110 ton container. Schedule 1 and Schedule 2 were modified to align with both the 19th edition of the United Nations (UN) Recommendations and the 49 CFR. For example, a new special provision (no. 87) was created for Sulphuric Acid (UN1831) to combine 4 existing special provisions specific to sulfuric acid, fuming containing 30% or more of free sulphur trioxide. Having these requirements organized together in one special provision improves the ease of use and aligns with the 49 CFR.

The previous standard had two entries for sulfuric acid that were based on the free sulphur trioxide content. With the addition of the new special provision, there would only be one entry for sulfuric acid, fuming which is consistent with the UN Model Regulations.

## 3. Incorporation of best practices

Updates were made to TP 14877 to improve alignment with best practices used by industry.

### 3.1 Stainless steel

Low carbon grade stainless steel varieties such as 304L and 316L are now permitted as an acceptable material of

Situation	Changement
Wagon-citerne dont la structure est endommagée	Définition élargie pour inclure les wagons-citernes contenant des quantités résiduelles de matières dangereuses et dont les dommages structurels n'affectent pas la capacité de rétention du produit.

Le libellé a également été modifié pour préciser que l'utilisation d'avis pour le déplacement unique des contenants non conformes ne s'applique qu'aux wagons qui étaient conformes à la norme avant qu'une non-conformité ne soit découverte.

La section « Entretien du matériel de service défectueux d'un wagon-citerne en cours de transport » a également été renommée « Approbations de demandes présentant de faibles risques pour la sécurité ».

## 2.2 Dispositions particulières de la norme TP 14877

L'annexe 1 présente le texte des dispositions particulières qui s'appliquent à diverses marchandises dangereuses. Si une disposition particulière figure à la colonne 6 de l'annexe 2, le type de contenant indiqué dans la disposition particulière pertinente doit être utilisé. Par exemple, dans l'annexe 2, le chlorure de benzyle (UN1738) a une disposition particulière n° 3 qui stipule qu'il peut être manipulé, présenté pour le transport ou transporté dans un wagon-citerne des classes 105, 111, 112, 114, 115, 117, 120 ou AAR 206W, ou dans un contenant de classe 106 ou de 110 tonnes. Le tableau 1 et le tableau 2 ont été modifiés afin de les harmoniser avec la 19<sup>e</sup> édition des recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et avec le 49 CFR. Par exemple, une nouvelle disposition particulière (n° 87) a été créée pour l'acide sulfurique (UN1831) afin de combiner 4 dispositions particulières existantes liées à l'acide sulfurique contenant 30 % ou plus de trioxyde de soufre libre. Le fait de regrouper ces exigences en une seule disposition particulière rend la documentation plus facile à consulter et conforme au 49 CFR.

L'ancienne norme comportait deux rubriques pour l'acide sulfurique qui étaient basées sur la teneur en trioxyde de soufre libre. Avec l'ajout de la nouvelle disposition particulière, il n'y aurait plus qu'une seule rubrique pour l'acide sulfurique, ce qui est conforme aux recommandations de l'ONU.

## 3. Ajout de pratiques exemplaires

Des mises à jour ont été apportées à la norme TP 14877 afin d'accroître l'harmonisation par rapport aux pratiques exemplaires de l'industrie.

### 3.1 Acier inoxydable

Les variétés d'acier inoxydable à faible teneur en carbone comme le 304L et le 316L sont maintenant reconnues

construction. Previously, these types of stainless steel were permitted in the U.S. but not in Canada, which caused confusion and extra burden for cross-border shipments.

### **3.2 Enhanced Class 111 tank car requirement**

Shippers will be required to use an enhanced Class 111 tank car for transporting Packing Group I and II substances (excluding flammable liquids and TIH substances) if the car was built after October 1, 2015. This requirement applies to dangerous goods posing a medium to high danger (packing groups I and II). Prior to this amendment, shippers only needed to use an enhanced Class 111 tank car if it was built after January 15, 2015. An enhanced Class 111 tank car offers additional safety protection in the way of increased shell thickness, normalized steel, and top-fitting protection over conventional Class 111 tank cars.

### **3.3 Stub sill inspection**

Attached to the underside of the tank, the stub sill is the structural member of the car's underframe that connects the tank cars and is also the attachment point for the wheel sets. The interval for inspecting the stub sill was modified to account for mileage. An inspection will be required once every 10 years, or when the tank car reaches 200 000 miles or 500 000 miles. The mileage threshold depends on the design, build date and inspection date.

### **3.4 Manway nozzle**

The manway is the circular opening located at the top of the tank car. It provides access to the tank for maintenance, inspection, and loading or unloading. The manway nozzle is the short tube projecting from the top of the tank car. Insulation requirements were modified to remove the need to insulate the manway nozzle so that insulation will only be needed for the tank shell and head. Since calculations for thermal protection and heat loss already account for discontinuities from the manway nozzle, it is not necessary to apply the insulation requirements to the manway nozzle.

When conducting tank pressure tests, the tank will only need to be filled to the top of the manway nozzle. The previous standard required that the tank be completely filled for tank pressure tests.

comme matériel de construction acceptable. Auparavant, ces types d'acier inoxydable étaient autorisés aux États-Unis, mais pas au Canada, ce qui causait de la confusion et un fardeau supplémentaire pour les expéditions transfrontalières.

### **3.2 Exigence pour les wagons-citernes de classe 111 renforcés**

Les expéditeurs devront utiliser un wagon-citerne de classe 111 renforcé pour le transport des matières des groupes d'emballage I et II (à l'exclusion des liquides inflammables et des matières TPI) si le wagon a été construit après le 1<sup>er</sup> octobre 2015. Cette prescription s'applique aux marchandises dangereuses présentant un danger moyen à élevé (groupes d'emballage I et II). Avant cette modification, les expéditeurs n'avaient besoin d'utiliser un wagon-citerne de classe 111 renforcé que s'il avait été construit après le 15 janvier 2015. Un wagon-citerne de classe 111 renforcé offre une protection de sécurité supplémentaire grâce à l'épaisseur accrue de la paroi, à l'acier normalisé et à la protection des raccords supérieurs par rapport aux wagons-citernes classiques de classe 111.

### **3.3 Inspection des longrines tronquées**

Fixée à la partie inférieure du réservoir, la longrine tronquée est l'élément structural du châssis du wagon qui relie les wagons-citernes et sert également de point de fixation pour les essieux montés. L'intervalle d'inspection des longrines tronquées a été modifié pour tenir compte du kilométrage. Une inspection sera exigée une fois tous les 10 ans, ou lorsque le wagon-citerne atteindra 200 000 milles ou 500 000 milles. Le seuil dépendra de la conception, de la date de construction et de la date d'inspection.

### **3.4 Manchon du trou d'homme**

Le trou d'homme est l'ouverture circulaire située au sommet du wagon-citerne. Il donne accès au réservoir pour l'entretien, l'inspection, le chargement ou le déchargement. Le manchon est le tube court qui dépasse du haut du wagon-citerne. Les exigences en matière d'isolation ont été modifiées afin d'éliminer la nécessité d'isoler le manchon. Ainsi, l'isolation n'est nécessaire que pour la paroi et la tête du réservoir. Étant donné que les calculs de protection thermique et de perte de chaleur tiennent déjà compte des discontinuités provenant du trou d'homme, il n'est pas nécessaire d'appliquer les exigences d'isolation à celui-ci.

Lors des essais de pression de la citerne, il suffit de remplir la citerne jusqu'en haut du manchon du trou d'homme. La norme précédente exigeait que le réservoir soit complètement rempli pour les essais de pression du réservoir.

### 3.5 Hydrogen peroxide

A new special provision (no. 85) was added to Hydrogen Peroxide (UN2014/UN2015) to provide flexibility to railway shippers. With this new special provision, the grounding cables do not need to be electrically grounded and the electrical circuits do not need an additional path for the electrical current to return safely to the ground during loading and unloading, as long as fire safety measures have been taken to prevent the exposure of the dangerous goods to fire hazards, including sources of ignition, intense heat and flammable materials.

## 4. Clarification and consolidation of requirements

### 4.1 Consolidation

Before this amendment, stakeholders needed to consult multiple documents to determine the requirements for transporting dangerous goods by rail. The revised TP 14877 consolidates the requirements from

- Corrigendum — June 2015
- PD No. 34
- PD No. 37
- PD No. 38
- TDGR, Part 5

### 4.2 Reorganization of sections

A list of acceptable TC 117 equivalents was reorganized and moved to one section of TP 14877 to clarify that shippers can use specifications that exceed the safety requirements of TC 117.

The rail reporting requirements found in section 5.15.11 of the TDGR is moved to Part 10 of the TDGR to keep the rail requirements in Part 10.

A new section is added to Part 10 of the TDGR to consolidate and specify the rail container requirements for transporting flammable liquids as well as transporting dangerous goods from the U.S. into or through Canada. Previously, the various phase-out dates of tank cars for transporting specific flammable liquids were indicated in both the standard and the TDGR. For example, the requirement stating that “starting on May 1, 2025, a person must not import, offer for transport, handle or transport flammable liquids in packing groups I, II or III in a tank car unless the tank car is a TC 117R, TC 117 or TC 117P tank car” is repeated in both the standard and the TDGR.

### 3.5 Peroxyde d'hydrogène

Une nouvelle disposition particulière (n° 85) a été ajoutée pour le peroxyde d'hydrogène (UN2014/UN2015), afin de donner une certaine souplesse aux expéditeurs. Avec cette nouvelle disposition particulière, les câbles de mise à la terre n'ont pas besoin d'être mis à la terre électriquement et les circuits électriques n'ont pas besoin d'un chemin supplémentaire pour que le courant électrique retourne en toute sécurité au sol pendant le chargement et le déchargement, pourvu que des mesures aient été prises pour prévenir l'exposition des marchandises dangereuses aux risques d'incendie, notamment les sources d'inflammation, la chaleur intense et les matériaux inflammables.

## 4. Clarification et consolidation des exigences

### 4.1 Consolidation

Avant cette modification, les intervenants devaient consulter plusieurs documents pour déterminer les exigences relatives au transport des marchandises dangereuses par rail. La version révisée de la norme TP 14877 consolide les exigences des documents suivants :

- Rectificatif — juin 2015
- Ordre n° 34
- Ordre n° 37
- Ordre n° 38
- RTMD, partie 5

### 4.2 Réorganisation des éléments

Une liste des wagons conformes équivalents au wagon-citerne TC 117 a été réorganisée et intégrée à une section de la norme TP 14877 afin de préciser que les expéditeurs peuvent utiliser des spécifications qui dépassent les exigences de sécurité de la norme sur le wagon-citerne TC 117.

Les exigences en matière de rapports ferroviaires énoncées à l'article 5.15.11 du RTMD sont déplacées à la partie 10 du RTMD afin de conserver toutes les exigences relatives au transport ferroviaire dans la partie 10.

Un nouvel article a été ajouté à la partie 10 du RTMD afin de regrouper et de préciser les exigences relatives aux contenants pour le transport de liquides inflammables et de marchandises dangereuses par rail des États-Unis vers le Canada ou au Canada. Auparavant, les diverses dates d'élimination progressive des wagons-citernes pour le transport de liquides inflammables étaient indiquées à la fois dans la norme et dans le RTMD. Par exemple, l'exigence stipulant qu'« [à] partir du 1<sup>er</sup> mai 2025, l'exception prévue au paragraphe 10.1 de la norme TP 14877 ne s'applique pas à l'égard de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport, dans un

These requirements were removed from the TDGR and replaced with a reference to the TP 14877.

### 4.3 Inspections

Clarifications were made to the tank car inspections. For instance, the maximum tank car inspection interval is now specified compared to previously specifying only the minimum interval. Further details, such as checking the required markings for legibility and correctness, were also added to the visual inspection to help stakeholders carry out their visual inspections.

### 4.4 Definitions

A number of definitions were modified or added for clarity or to harmonize with the Association of American Railroads (AAR) and the U.S. Department of Transportation (DOT). For example, the 2013 version of TP 14877 had one definition of “closure.” The revised standard added “primary closure” and “secondary closure” to the list of definitions to better distinguish these closures. The definition of “Director” was also updated to specify the “Executive Director, Regulatory Frameworks and International Engagement.” Modifications were also made to the definitions of “check valve,” “crude oil,” “nozzle,” “one million mile fatigue life,” and “tank.”

### 4.5 References

References included in the 2018 edition of TP 14877 were updated. For instance, the reference to the 2013 version of the Field Manual of the Interchange Rules of the AAR was updated to the current 2016 version. References to the American Society for Testing and Materials (ASTM) and Canadian Standard Association (CSA) standards were also updated to incorporate the most recent editions.

### 4.6 Equivalency certificates

The list of equivalency certificates for tank cars authorized to exceed 119 295 kg but not to exceed 129 727 kg was updated to remove 12 equivalency certificates as they were no longer required.

wagon-citerne, des marchandises dangereuses incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, groupe d'emballage I, II ou III » est répété dans la norme et le RTMD. Ces exigences ont été supprimées du RTMD et remplacées par un renvoi à la norme TP 14877.

### 4.3 Inspections

Des précisions ont été apportées en ce qui a trait aux inspections de wagons-citernes. Par exemple, l'intervalle maximal d'inspection des wagons-citernes est maintenant précisé, alors qu'auparavant, on ne précisait que l'intervalle minimal. D'autres détails, comme la vérification de la lisibilité et de l'exactitude du marquage requis, ont également été ajoutés à l'inspection visuelle pour aider les intervenants à effectuer leurs inspections visuelles.

### 4.4 Définitions

Un certain nombre de définitions ont été modifiées ou ajoutées par souci de clarté ou d'harmonisation avec l'Association of American Railroads (AAR) et le Department of Transportation (DOT) des États-Unis. Par exemple, la version de 2013 de la norme TP 14877 comportait une seule définition pour le terme « fermeture ». Dans la norme révisée, on a ajouté une définition pour les termes « fermeture primaire » et « fermeture secondaire » à la liste des définitions pour mieux distinguer ces différents types de fermetures. La définition de « directeur » a également été mise à jour pour préciser qu'il s'agit du « directeur exécutif, Cadres réglementaires et engagement international ». Des modifications ont également été apportées à la définition de « vanne antiretour », « pétrole brut », « manchon », « Durée de vie en fatigue d'un million de milles » et « citerne ».

### 4.5 Renvois

Les renvois inclus dans la version de 2018 de la norme TP 14877 ont été mis à jour. Par exemple, le renvoi à la version de 2013 du Field Manual of the Interchange Rules de l'AAR a été remplacé par un renvoi à la version actuelle de 2016. Les renvois aux normes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) et de l'Association canadienne de normalisation (CSA) ont également été remplacés par des renvois aux éditions les plus récentes.

### 4.6 Certificats d'équivalence

La liste des certificats d'équivalence pour les wagons-citernes autorisés à dépasser 119 295 kg, mais ne devant pas dépasser 129 727 kg, a été mise à jour. Douze certificats d'équivalence ont été retirés puisqu'ils n'étaient plus requis.

## **Regulatory and non-regulatory options considered**

Tank cars are built to the specifications dictated under the TDGR and associated standards. In Canada, dangerous goods must be transported in approved containers that are built to the appropriate standard(s).

A voluntary approach to adopting a new tank car standard was not considered to be a feasible option. Given the risks involved in transporting TIH substances, it was imperative that TC bring forward appropriate tank car specifications to protect public safety and the environment. In light of this, non-regulatory options were not considered to be effective in achieving the desired safety objectives of this amendment.

As part of its regulatory analysis, TC considered a longer implementation schedule to allow the U.S. to complete its adoption of normalized steel and allow stakeholders more time to build new tank cars. However, based on several factors such as Canada's colder climate, an analysis of the current fleet of normalized steel tank cars, and the expectation of the U.S. government to follow in the same direction, it was determined that the implementation schedule strikes the right balance between the need to ensure public safety of TIH rail transport and providing adequate time to comply with the new requirements, as well as ensuring there are no potential supply interruptions due to a shortage of compliant tank cars.

## **Benefits and costs**

A cost-benefit analysis was conducted for two updates related to TIH tank cars under TP 14877: the phase-out of non-normalized steel TIH tank cars, and the extension of service life of interim TIH tank cars from 20 to 50 years.

The benefits associated with the phase-out of non-normalized steel tank cars are estimated to be about \$22.4M, and the costs about \$17.9M. The benefits for the extension of the year limit are estimated to be about \$187.3M. Together, the two updates are expected to yield net benefits of about \$191.9M.

## **Analytical framework**

The cost-benefit analysis assesses the incremental impacts using baseline and regulatory scenarios. The costs and benefits of the updates have been assessed in accordance

## **Options réglementaires et non réglementaires envisagées**

Les wagons-citernes sont construits selon les spécifications dictées par le RTMD et les normes connexes. Au Canada, les marchandises dangereuses doivent être transportées dans des contenants approuvés qui sont construits selon les normes appropriées.

L'adoption volontaire d'une nouvelle norme pour les wagons-citernes n'a pas été envisagée comme une option réalisable. Compte tenu des risques associés au transport de matières TPI, il était impératif que TC présente des spécifications précises pour les wagons-citernes afin de protéger la sécurité publique et l'environnement. Par conséquent, les options non réglementaires n'ont pas été jugées efficaces pour atteindre les objectifs de sûreté souhaités dans le cadre de cette modification.

Dans le cadre de son analyse réglementaire, TC a envisagé un calendrier de mise en œuvre plus long pour permettre aux États-Unis de terminer l'adoption de l'acier normalisé et pour donner aux intervenants plus de temps pour construire de nouveaux wagons-citernes. Toutefois, en se fondant sur plusieurs facteurs, comme le climat plus froid du Canada, une analyse du parc actuel de wagons-citernes en acier normalisé, et le fait que l'on s'attend à ce que le gouvernement des États-Unis suive la même direction, il a été déterminé que le calendrier de mise en œuvre établit un juste équilibre entre la nécessité d'assurer la sécurité publique du transport ferroviaire de matières TPI et le temps nécessaire pour respecter les nouvelles exigences, ainsi que la nécessité d'éviter toute interruption possible des livraisons due à une pénurie de wagons conformes.

## **Avantages et coûts**

Une analyse coûts-avantages a été réalisée pour les besoins de deux mises à jour concernant les wagons-citernes transportant des matières TPI : l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI, et la prolongation de la durée de vie utile de 20 à 50 ans des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI.

D'une part, les avantages engendrés par l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé sont évalués à environ 22,4 M\$, et les coûts sont évalués à environ 17,9 M\$. D'autre part, les avantages associés à la prolongation de la durée de vie utile devraient s'élever à environ 187,3 M\$. Au total, les deux mises à jour devraient générer des avantages nets d'environ 191,9 M\$.

## **Cadre analytique**

L'analyse coûts-avantages permet d'évaluer les répercussions graduelles à l'aide d'un scénario de référence et d'un scénario réglementaire. Les coûts et les avantages des



with the Canadian Cost-Benefit Analysis Guide developed by the Treasury Board Secretariat (TBS).<sup>1</sup>

The timeframe of analysis covers the 2021–2068 period. This timeframe was adopted in order to appropriately capture the incremental impacts associated with the extension of service life. All benefits and costs are discounted to a base year of 2019 with a real discount rate of 7% in accordance with TBS guidance. All costs and benefits are expressed in 2017 Can\$ unless otherwise indicated.<sup>2</sup>

#### **A. Phase-out of non-normalized steel TIH tank cars**

The update on the phase-out of non-normalized steel TIH tank cars is expected to yield net benefits of about \$4.5M.

##### **Costs**

The phase-out of non-normalized steel TIH tank cars will result in costs to rail shippers of TIH substances for the replacement of non-normalized TIH tank cars. The total costs are estimated to be about \$17.9M. There will be no incremental costs imposed on the government from this update.

##### *Costs to rail shippers*

The incremental costs associated with the phase-out of non-normalized steel TIH tank cars have been estimated for leased tank cars (90% of the total non-normalized fleet) and for owned tank cars (i.e. the remaining 10% of the fleet). The costs are broken down for three categories of TIH substances shipped by rail: anhydrous ammonia, chlorine, and others.<sup>3</sup>

The phase-out costs to rail shippers include the higher leasing costs of normalized steel units for tank car lessees, the costs of purchasing new normalized units net of the salvage value of non-normalized units for tank car owners,

mises à jour ont été évalués conformément au Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada, élaboré par le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT).<sup>1</sup>

La période visée par l'analyse s'étend de 2021 à 2068. Cette période a été sélectionnée afin de bien cerner les répercussions graduelles associées à la prolongation de la durée de vie utile. Tous les coûts et avantages sont actualisés en fonction de l'année de référence 2019, avec un taux d'actualisation de 7 %, conformément aux directives du SCT. Ils sont exprimés en \$ CA de 2017, sauf indication contraire.<sup>2</sup>

#### **A. Élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI**

La mise à jour visant l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI devrait engendrer des avantages nets d'environ 4,5 M\$.

##### **Coûts**

Après l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI, les expéditeurs ferroviaires de matières TPI devront engager des coûts pour les remplacer, lesquels sont évalués à environ 17,9 M\$. Cette mise à jour n'imposera aucun coût supplémentaire au gouvernement.

##### *Coûts engagés par les expéditeurs ferroviaires*

Les coûts supplémentaires découlant de l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI ont été évalués pour les wagons-citernes loués (90 % du parc de wagons-citernes en acier non normalisé) et pour les wagons-citernes achetés (le 10 % du parc restant). Les coûts sont ventilés en trois catégories de matières TPI transportées par train : ammoniac, chlore et autres<sup>3</sup>.

Les coûts d'élimination progressive pour les expéditeurs ferroviaires comprennent les coûts de location plus élevés des unités en acier normalisées pour les locataires de wagons-citernes, les coûts d'achat de nouvelles unités

<sup>1</sup> Treasury Board Secretariat, Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals. 2016 Edition. (Preliminary, not yet published.)

<sup>2</sup> Monetized values used throughout the analysis were converted using exchange rates and inflation rates published by the Bank of Canada. Source: Bank of Canada. Statistics on Exchange Rates and Inflation. Retrieved at <https://www.bankofcanada.ca/rates/> (2018/03/12).

<sup>3</sup> Anhydrous ammonia represents 86% of total TIH shipments by rail in Canada and chlorine represents 7%. The category "others" includes all remaining TIH substances transported by rail in Canada, which include ethylene oxide, hydrogen fluoride, hydrogen sulphide, sulphur dioxide, sulphuric acid, nitriles, and organophosphorus compounds.

<sup>1</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor, Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation, édition 2016. (Version préliminaire, pas encore publiée.)

<sup>2</sup> Les valeurs monétaires utilisées tout au long de l'analyse ont été converties à l'aide des taux de change et d'inflation publiés par la Banque du Canada. Source : Banque du Canada. Statistiques sur les taux de change et d'inflation. À l'adresse : <https://www.banqueducanada.ca/taux/> (2018/03/12).

<sup>3</sup> L'ammoniac représente 86 % des matières TPI transportées par train au Canada, et le chlore, 7 %. La catégorie « autres » inclut toutes les autres matières TPI transportées par train au Canada, dont l'oxyde d'éthylène, le fluorure d'hydrogène, le sulfure d'hydrogène, le dioxyde de soufre, l'acide sulfurique, les cyanures organiques et les composés organophosphorés.

as well as the costs of repurposing non-normalized units so they can be used to transport other goods that will require lower or equal technical specifications.

Given a current stock of non-normalized steel TIH tank cars estimated at a total of 349 units and a linear rate of phase-out expected to occur in the baseline, the total incremental costs associated with the replacement of non-normalized tank cars are estimated to be about \$17.86M. Table 3 presents the incremental costs of leasing, purchasing, and repurposing, by category of TIH substance.

normalisées, desquels on a déduit la valeur de récupération des unités non normalisées pour les propriétaires de wagons-citernes, ainsi que les coûts de conversion des unités non normalisées afin qu'elles puissent être utilisées pour transporter d'autres marchandises nécessitant des spécifications techniques inférieures ou égales.

Étant donné que le nombre actuel de wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI est évalué à 349 unités et qu'on prévoit un taux d'élimination progressive linéaire dans le scénario de référence, les coûts supplémentaires totaux occasionnés par le remplacement des wagons-citernes en acier non normalisé devraient s'élever à environ 17,86 M\$. Le tableau 3 présente les coûts supplémentaires associés à la location, à l'achat et à l'adaptation, par catégorie de matière TPI.

**Table 3: Total costs of phasing out non-normalized steel TIH tank cars**

TIH substance	Leasing costs (cumulative over 2021–2035)	Purchasing costs* (incurred in 2021)	Repurposing costs (incurred in 2021)	Total costs
Anhydrous ammonia	\$3.28M	\$658K	\$287K	\$4.23M
Chlorine	\$5.57M	\$1.12M	\$490K	\$7.18M
Others	\$5.00M	\$1.01M	\$439K	\$6.45M
<b>Total</b>	<b>\$13.85M</b>	<b>\$2.79M</b>	<b>\$1.22M</b>	<b>\$17.86M</b>

\* The purchasing costs of normalized steel units are netted out of the salvage value of non-normalized steel units.

Note: Totals may not add up due to rounding.

**Tableau 3 : Total des coûts engendrés par l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport des matières TPI**

Matière TPI	Coûts de location (cumulatifs de 2021 à 2035)	Coûts d'achat* (engagés en 2021)	Coûts d'adaptation (engagés en 2021)	Coûts totaux
Ammoniac	3,28 M\$	658 000 \$	287 000 \$	4,23 M\$
Chlore	5,57 M\$	1,12 M\$	490 000 \$	7,18 M\$
Autres	5,00 M\$	1,01 M\$	439 000 \$	6,45 M\$
<b>Total</b>	<b>13,85 M\$</b>	<b>2,79 M\$</b>	<b>1,22 M\$</b>	<b>17,86 M\$</b>

\* La valeur de récupération des unités en acier non normalisé a été déduite des coûts d'achat des unités en acier normalisé.

Nota : Les totaux peuvent ne pas correspondre aux sommes indiquées en raison des arrondissements.

### Benefits

The phase-out of non-normalized steel TIH tank cars will reduce the likelihood of a fracture to the head and shell of tank cars in case of accidents, thereby preventing potential leaks of TIH substances in the surrounding environment. Benefits from avoided impacts of TIH leaks have been estimated for rail shippers and for Canadians. In total, the benefits are estimated to be \$22.45M.

### Avantages

L'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport de matières TPI réduira la probabilité d'une fracture de la tête ou de la coque des wagons-citernes en cas d'accident et, par conséquent, diminuera le risque de fuites de matières TPI dans l'environnement immédiat. Ainsi, l'évitement de certaines conséquences liées aux fuites de matières TPI procurera des avantages aux expéditeurs ferroviaires et aux Canadiens, dont le total est évalué à environ 22,45 M\$.

### Benefits to rail shippers

Rail shippers are expected to benefit from the phase-out by avoiding potential damages to property such as railroad rolling stock and equipment, track, signal systems, and railroad-related lading.<sup>4</sup> In addition, preventing leaks may also avoid closures of rail tracks since TIH releases can force rerouting of rail traffic over other tracks and can prolong the distance needed to ship freight, and may induce extra tolls for the use of alternate tracks. The benefits to rail shippers are estimated to be about \$902K. Table 4 presents the benefits to rail shippers.

**Table 4: Benefits to rail shippers (2017 Can\$)**

Type of benefit	Total benefits
Property damages (avoided)	\$313.2K
Track out of service (avoided)	\$588.7K
<b>Total</b>	<b>\$901.9K</b>

### Benefits to Canadians

There are a four types of benefits to Canadians from this update. First, reduced leaks may prevent human deaths and/or severe health problems from inhalation of toxic TIH vapours.<sup>5</sup> Second, it will reduce environmental damages.<sup>6</sup> Third, it will prevent evacuations of communities located near the tracks. Fourth, there will be avoided electric disruptions and road closures which will prevent temporary business closures and diversion of traffic. In total, the benefits to Canadians are estimated to be

<sup>4</sup> While assets such as tracks are owned by railways rather than rail shippers, repair and replacement costs incurred as a result of damages caused by TIH leaks may have to be recovered by rail shippers.

<sup>5</sup> When large leaks occur, TIH substances evaporate rapidly, forming clouds of toxic gases which can be carried in long distances by winds. This may severely harm the health of nearby populations who inhale the gases by causing severe problems to vital organs of the body. Examples of these problems include reactive airways dysfunction syndrome (RADS), general respiratory distress, and eye, throat, and skin irritation. Some individuals that have been acutely exposed to these gaseous substances have also developed chronic lung conditions such as bronchitis, tracheobronchitis, bronchiectasis, rhinitis, and airway hyperresponsiveness.

<sup>6</sup> Leaks of TIH substances can be harmful to ecologically sensitive areas located near railroad tracks (e.g. wetlands, endangered species and freshwater basins). For example, leaks of TIH in freshwater can change the pH levels, which could lead to the loss of aquatic wildlife. TIH leaks can also alter the soil chemistry and make forests and other terrestrial ecosystems vulnerable to diseases.

### Avantages pour les expéditeurs ferroviaires

L'élimination progressive devrait permettre aux expéditeurs ferroviaires d'éviter de potentiels dommages à leur propriété, notamment au matériel ferroviaire roulant et à l'équipement, aux voies ferrées, aux systèmes de signalisation et aux chargements ferroviaires<sup>4</sup>. De plus, la prévention des fuites peut permettre d'éviter les fermetures de voies ferrées. Les rejets de matières TPI peuvent nécessiter le détournement de la circulation ferroviaire vers d'autres voies, ce qui peut entraîner des péages supplémentaires et prolonger la distance à parcourir pour expédier les marchandises. Les avantages pour les expéditeurs ferroviaires, présentés au tableau 4, sont évalués à environ 902 000 \$.

**Tableau 4 : Avantages pour les expéditeurs ferroviaires (en \$ CA de 2017)**

Type d'avantage	Avantages totaux
Dommages matériels (évités)	313 200 \$
Fermetures de voies (évitées)	588 700 \$
<b>Total</b>	<b>901 900 \$</b>

### Avantages pour la population canadienne

Cette mise à jour procure quatre avantages aux Canadiens : une diminution des fuites, qui peut aider à prévenir des décès ou de graves problèmes de santé liés à l'inhalation des vapeurs toxiques émanant de matières TPI<sup>5</sup>; une réduction des dommages à l'environnement<sup>6</sup>; la prévention de l'évacuation des communautés résidant près des voies ferrées; la prévention des pannes d'électricité et des fermetures de routes et, par conséquent, des fermetures temporaires de commerces et du détournement de la

<sup>4</sup> Bien que les infrastructures comme les voies ferrées appartiennent aux compagnies de chemin de fer et non aux expéditeurs ferroviaires, ces derniers pourraient devoir assumer les coûts occasionnés par la réparation ou le remplacement de voies ferrées endommagées par des fuites de matières TPI.

<sup>5</sup> Lorsque d'importantes fuites surviennent, les matières TPI s'évaporent rapidement et forment des nuages de gaz toxiques qui peuvent être transportés par le vent sur de longues distances. Ces gaz peuvent nuire gravement à la santé des personnes qui les inhalent en compromettant sérieusement le fonctionnement de leurs organes vitaux. Ces problèmes peuvent se traduire par le syndrome d'irritation aiguë des bronches, une détresse respiratoire générale ou une irritation des yeux, de la gorge et de la peau. De plus, certaines personnes ayant été fortement exposées à ces matières gazeuses ont développé des maladies pulmonaires chroniques comme une bronchite, une trachéobronchite, bronchectasie, une rhinite ou une hyperexcitabilité bronchique non allergénique.

<sup>6</sup> Les fuites de matières TPI peuvent être néfastes pour les zones écosensibles situées près des voies ferrées (par exemple terres humides, espèces en voie de disparition, bassins d'eau douce). En cas de fuite dans les bassins d'eau douce, les matières TPI peuvent notamment changer les niveaux de pH et ainsi entraîner une perte d'habitat aquatique. Les fuites de matières TPI peuvent aussi modifier la chimie du sol et rendre les forêts et autres écosystèmes terrestres vulnérables aux maladies.

about \$21.54M. Table 5 below presents the results estimated for each type of benefit.

**Table 5: Benefits to Canadians (2017 Can\$)**

Type of benefit	Total benefits
Human health impacts (avoided)	\$20.1M
Environmental damages (avoided)	\$942K
Electric disruption and road closures (avoided)	\$270.8K
Evacuation costs (avoided)	\$270.7K
<b>Total</b>	<b>\$21.54M</b>

Note: Totals may not add up due to rounding.

***B. Extension of the year limit for the service life of interim TIH tank cars***

The update on the extension of the year limit from 20 to 50 years is expected to yield net benefits of about \$187.3M. These will be accrued by rail shippers from cost savings associated with a longer service life of interim TIH tank cars.

***Benefits to rail shippers***

The cost-benefit analysis on the extension of service life from 20 to 50 years reflects the difference between the costs of a given fleet of interim TIH tank cars under a 50-year limit (regulatory) and the costs of the same fleet under a 20-year limit (baseline). The costs considered in each scenario include those associated with the replacement, maintenance, and repurposing of interim TIH tank cars over a timeframe of 2021–2068.

Considering an existing stock of interim TIH tank cars estimated at 860 units, as well as an annual production of new units estimated at about 287 units over a 10-year period (2019–2028), the total benefits accrued to rail shippers are estimated to be about \$187.3M, as shown in Table 6.

circulation. Au total, les avantages pour la population canadienne sont évalués à environ 21,54 M\$. Le tableau 5 ci-dessous présente une estimation des résultats pour chaque avantage.

**Tableau 5 : Avantages pour la population canadienne (en \$ CA de 2017)**

Type d'avantage	Avantages totaux
Conséquences sur la santé humaine (évitées)	20,1 M\$
Dommmages environnementaux (évités)	942 000 \$
Pannes d'électricité et fermetures de routes (évitées)	270 800 \$
Évacuations (évitées)	270 700 \$
<b>Total</b>	<b>21,54 M\$</b>

Nota : Les totaux peuvent ne pas correspondre aux sommes indiquées en raison des arrondissements.

***B. Prolongation de la durée de vie utile des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI***

La mise à jour concernant la prolongation de la durée de vie utile de 20 à 50 ans des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI devrait engendrer des avantages nets d'environ 187,3 M\$, réalisés par les expéditeurs ferroviaires grâce aux économies découlant de la prolongation de la durée de vie utile des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI.

***Avantages pour les expéditeurs ferroviaires***

L'analyse coûts-avantages visant la prolongation de la durée de vie utile de 20 à 50 ans tient compte de la différence entre les coûts d'un parc de wagons-citernes provisoires destinés au transport des matières TPI dont la durée de vie maximale prévue est de 50 ans (réglementaire) et les coûts de ce même parc, mais dont la durée de vie maximale des wagons serait de 20 ans (référence). Les coûts envisagés dans chaque scénario incluent les coûts de remplacement, d'entretien et d'adaptation des wagons-citernes provisoires destinés au transport des matières TPI pour la période de 2021 à 2068.

Compte tenu du nombre de wagons-citernes provisoires destinés au transport des matières TPI, évalué à 860 unités, et de la production annuelle prévue, évaluée à environ 287 unités par année sur une période de 10 ans (de 2019 à 2028), les avantages totaux pour les expéditeurs ferroviaires devraient s'élever à environ 187,3 M\$, comme indiqué au tableau 6.

**Table 6: Benefits to rail shippers from cost savings (Can\$ 2017)**

Type of costs	20-year time limit (Baseline)	50-year time limit (Regulatory)	Total benefits
Replacement (purchasing)*	\$203.80M	\$1.25M	<b>\$202.6M</b>
Maintenance	\$8.63M	\$29.85M	<b>(\$21.22M)</b>
Repurpose	\$5.89M	0	<b>\$5.89M</b>
<b>Total</b>	<b>\$218.3M</b>	<b>\$31.1M</b>	<b>\$187.3M</b>

\* Values for replacement costs under the baseline and regulatory scenarios are net of residual values.

Note: Totals may not add up due to rounding.

#### Summary of benefits and costs

Transport Canada estimates that the update on the phase-out of non-normalized steel will impose costs to rail shippers of about \$17.9M, compared to benefits to rail shippers of about \$0.9M and benefits to Canadians of about \$21.4M. The net benefits are expected to be about \$4.5M. The update on the extension of service life of interim TIH tank cars is expected to yield benefits to rail shippers in terms of cost savings, mainly from avoided replacement costs of tank cars. The total benefits accrued to shippers are expected to be about \$187.3M.

The benefit-cost ratio for the update on the phase-out of non-normalized steel TIH tank cars is 1.26. Since the benefit from the extension of service life of interim TIH tank cars is a cost saving, no benefit-cost ratio was estimated for this update.

Together, the two updates are expected to yield net benefits of about \$191.9M, as shown in the Consolidated Cost-Benefit Statement.

**Tableau 6 : Avantages pour les expéditeurs ferroviaires découlant des économies réalisées (en \$ CA de 2017)**

Type de coûts	Durée de vie maximale de 20 ans (référence)	Durée de vie maximale de 50 ans (réglementaire)	Avantages totaux
Remplacement (achat)*	203,80 M\$	1,25 M\$	<b>202,6 M\$</b>
Entretien	8,63 M\$	29,85 M\$	<b>(21,22 M\$)</b>
Adaptation	5,89 M\$	0	<b>5,89 M\$</b>
<b>Total</b>	<b>218,3 M\$</b>	<b>31,1 M\$</b>	<b>187,3 M\$</b>

\* Les valeurs résiduelles ont été déduites des coûts de remplacement dans les deux scénarios (référence et réglementaire).

Nota : Les totaux peuvent ne pas correspondre aux sommes indiquées en raison des arrondissements.

#### Sommaire des avantages et des coûts

TC estime que la mise à jour sur l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé imposera des coûts d'environ 17,9 M\$ aux expéditeurs ferroviaires, comparativement à leurs avantages d'environ 0,9 M\$ et aux avantages d'environ 21,4 M\$ pour les Canadiens. Les avantages nets devraient s'élever à environ 4,5 M\$. Par ailleurs, la mise à jour sur la prolongation de la durée de vie utile des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI devrait procurer des avantages aux expéditeurs ferroviaires, en raison des économies découlant principalement de l'évitement des coûts de remplacement des wagons-citernes. Les avantages totaux accumulés par les expéditeurs ferroviaires devraient s'élever à environ 187,3 M\$.

Le ratio coûts-avantages de la mise à jour visant l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au transport des matières TPI est de 1,26. Puisque l'avantage associé à la prolongation de la durée de vie utile des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI se traduit par des économies, aucun ratio coûts avantages n'a été évalué pour cette mise à jour.

Ensemble, les deux mises à jour devraient engendrer des avantages d'environ 191,9 M\$, comme indiqué dans l'Énoncé des coûts-avantages consolidés.

Consolidated cost-benefit statement							
Base year	Price year	Period of analysis	Discount rate			Sensitivity analysis Total net benefit – present value	
						Lower bound	Upper bound
2019	Can\$ 2017	2021–2068	7%			(\$133M)	\$589M
			2021	2038	2068	Annualized value	Total PV
<b>Cost-benefit statement</b>							
<b>A. Normalized steel for TIH tank cars</b>							
<b>Monetized benefits</b>							
Benefits to Canadians	Human health impacts (avoided)	\$3,061,000	\$10,770	0	\$2,054,600	\$20,060,000	
	Environmental damages (avoided)	\$143,000	\$506	0	\$96,500	\$942,000	
	Electric disruption and road closures (avoided)	\$41,320	\$145	0	\$27,700	\$270,800	
	Evacuations (avoided)	\$41,300	\$145	0	\$27,700	\$270,700	
Benefits to rail shippers of TIH substances	Property damages (avoided)	\$47,790	\$168	0	\$32,100	\$313,200	
	Track out of service (avoided)	\$89,820	\$316	0	\$60,300	\$588,700	
<b>Total monetized benefits</b>		<b>\$3,425,000</b>	<b>\$12,050</b>	<b>0</b>	<b>\$2,298,900</b>	<b>\$22,450,000</b>	
<b>Monetized costs</b>							
Costs to rail shippers of TIH substances	Leasing costs	\$2,113,000	\$7,433	0	\$1,418,600	\$13,850,000	
	Purchasing costs	\$2,790,000	0	0	\$285,800	\$2,790,000	
	Repurposing costs	\$1,216,000	0	0	\$124,500	\$1,216,000	
<b>Total monetized costs</b>		<b>\$6,119,000</b>	<b>\$7,433</b>	<b>0</b>	<b>\$1,828,900</b>	<b>\$17,856,000</b>	
<b>Net benefits</b>		<b>(\$2,694,000)</b>	<b>\$4,617</b>	<b>0</b>	<b>\$470,100</b>	<b>\$4,589,400</b>	
<b>B. Extension of year limit for the service life of interim TIH tank cars from 20 to 50 years</b>							
<b>Monetized benefits</b>							
Benefits to rail shippers of TIH substances and/or tank car owners	Cost savings	0	\$16,150,000	(\$130,900)	\$19,184,200	\$187,300,000	
<b>Net benefits (A + B)</b>					<b>\$19,655,400</b>	<b>\$191,900,000</b>	

Note: Totals may not add up due to rounding.

Énoncé des coûts-avantages consolidés							
Année de référence	Prix / année	Période d'analyse	Taux d'actualisation			Analyse de sensibilité	
						Avantage net total – valeur actualisée (VA)	
						Limite inférieure	Limite supérieure
2019	\$ CA 2017	2021-2068	7 %			(133 M\$)	589 M\$
			2021	2038	2068	Valeur actualisée	VA totale
<b>Énoncé des coûts-avantages</b>							
<b>A. Acier normalisé pour les wagons-citernes transportant des matières TPI</b>							
<b>Avantages monétaires</b>							
Avantages pour les Canadiens	Conséquences sur la santé humaine (évitées)	3 061 000 \$	10 770 \$	0	2 054 600 \$	20 060 000 \$	
	Dommages environnementaux (évités)	143 000 \$	506 \$	0	96 500 \$	942 000 \$	
	Pannes d'électricité et fermetures de routes (évitées)	41 320 \$	145 \$	0	27 700 \$	270 800 \$	
	Évacuations (évitées)	41 300 \$	145 \$	0	27 700 \$	270 700 \$	
Avantages pour les expéditeurs ferroviaires de matières TPI	Dommages matériels (évités)	47 790 \$	168 \$	0	32 100 \$	313 200 \$	
	Suivi de service (évité)	89 820 \$	316 \$	0	60 300 \$	588 700 \$	
<b>Avantages monétaires totaux</b>		<b>3 425 000 \$</b>	<b>12 050 \$</b>	<b>0</b>	<b>2 298 900 \$</b>	<b>22 450 000 \$</b>	
<b>Coûts monétaires</b>							
Coûts engagés par les expéditeurs ferroviaires de matières TPI	Coûts de location	2 113 000 \$	7 433 \$	0	1 418 600 \$	13 850 000 \$	
	Coûts d'achat	2 790 000 \$	0	0	285 800 \$	2 790 000 \$	
	Coûts d'adaptation	1 216 000 \$	0	0	124 500 \$	1 216 000 \$	
<b>Coûts totaux</b>		<b>6 119 000 \$</b>	<b>7 433 \$</b>	<b>0</b>	<b>1 828 900 \$</b>	<b>17 856 000 \$</b>	
<b>Avantages nets</b>		<b>(2 694 000 \$)</b>	<b>4 617 \$</b>	<b>0</b>	<b>470 100 \$</b>	<b>4 589 400 \$</b>	
<b>B. Prolongation de la durée de vie utile de 20 à 50 ans des wagons-citernes provisoires transportant des matières TPI</b>							
<b>Avantages monétaires</b>							
Avantages pour les expéditeurs ferroviaires de matières TPI ou les propriétaires de wagons-citernes	Économies	0	16 150 000 \$	(130 900 \$)	19 184 200 \$	187 300 000 \$	
<b>Avantages nets (A + B)</b>					<b>19 655 400 \$</b>	<b>191 900 000 \$</b>	

Nota : Les totaux peuvent ne pas correspondre aux sommes indiquées en raison des arrondissements.

### Sensitivity analyses

Given the high level of uncertainty with regard to some data and assumptions, single and combined factor variance analyses were conducted. The results suggest that the net present value of the update on the phase-out of non-normalized steel TIH tank cars can vary between -\$0.38M (net cost) and \$824.5M, and the benefits from

### Analyses de sensibilité

Compte tenu du haut niveau d'incertitude concernant certaines données et hypothèses, des analyses simples et combinées des écarts entre les facteurs ont été menées. Les résultats suggèrent que la valeur actualisée nette de la mise à jour concernant l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé destinés au

the extension of year limit can vary between \$133M and \$563M.

### ***Distributional analyses***

**Business and consumer impacts:** Given that the expected costs of phasing out non-normalized tank cars are more than offset by the expected cost savings accrued to shippers of TIH substances from the extension to the service life, together the two updates are not expected to impose undue financial costs to rail shippers. Similarly, no impacts on consumers are expected.

**Regional impacts:** Since anhydrous ammonia is mainly used as a fertilizer in crops, the shippers operating in the Prairies are expected to incur most of the compliance costs for replacing anhydrous ammonia tank cars. The distribution of costs for shippers of chlorine and other TIH substances is expected to be spread more evenly across regions.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule will apply, as there is an administrative burden imposed on rail shippers from the written notifications required for the OTMAs of overloaded railway vehicles. This requirement is considered an “IN” under the “One-for-One” Rule.

The increase in administrative burden includes a total of 50 notifications per year, each taking about one hour to complete and submit. Assuming that in a single year, each notification will be submitted by a different business, the annualized costs of this administrative burden are estimated to be about \$860, or \$17 per business (in 2012 Can\$).

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this amendment, as none of the businesses that will be affected are small businesses. The amendment will therefore produce no costs for small businesses.

### **Consultation**

The standard was developed through the TP 14877 Consultative Committee. Committee members were responsible for commenting and making recommendations on matters related to tank cars used in transporting dangerous goods by rail. The TP 14877 Consultative Committee comprised key stakeholders with extensive knowledge and expertise in various aspects of dangerous goods rail

transport de matières TPI peut varier de –0,38 M\$ (coût net) à 824,5 M\$, et que les avantages découlant de la prolongation de la durée de vie utile peuvent varier de 133 M\$ à 563 M\$.

### ***Analyses de répartition***

**Répercussions sur les entreprises et les consommateurs :** Étant donné que les coûts que devrait engendrer l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé sont plus que compensés par les économies que les expéditeurs de matières TPI devraient pouvoir réaliser grâce à la prolongation de la durée de vie utile, les deux mises à jour ne devraient pas imposer de coûts financiers excessifs aux expéditeurs ferroviaires ni avoir de répercussions sur les consommateurs.

**Incidences régionales :** Puisque l'ammoniac est principalement utilisé comme fertilisant dans les cultures, les expéditeurs qui mènent des activités dans les Prairies devraient assumer la plupart des coûts de remplacement, visant la conformité des wagons-citernes destinés au transport de l'ammoniac. Les coûts assumés par les expéditeurs de chlore et autres matières TPI devraient être répartis plus équitablement entre les régions.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » s'appliquera puisque les avis écrits requis pour les approbations de déplacement unique des véhicules ferroviaires surchargés imposent un fardeau administratif aux expéditeurs ferroviaires. Cette exigence est considérée comme un « ajout » selon la règle du « un pour un ».

Le fardeau administratif accru inclut 50 avis par année. Il faut environ une heure pour remplir et soumettre un avis. En supposant que dans une même année, chaque avis est soumis par une entreprise différente, les coûts annualisés de ce fardeau administratif sont évalués à environ 860 \$, ou 17 \$ par entreprise (en \$ CA de 2012).

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente modification, car cette dernière ne vise aucune petite entreprise. Par conséquent, la modification n'occasionnera aucun coût aux petites entreprises.

### **Consultation**

La norme a été élaborée par le Comité consultatif du TP 14877 (le Comité). Les membres du Comité étaient chargés de commenter et de formuler des recommandations sur des questions relatives aux wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Le Comité consultatif TP 14877 était composé d'intervenants clés dotés d'une connaissance et d'une



transportation. The Committee included stakeholders who are directly impacted by the standard and would bear the costs of any changes. Its members represent over 25 organizations who are either manufacturers of dangerous goods, shippers, tank car manufacturers, railroad associations, industry associations, the Canadian or the U.S. government.

On February 26, 2016, TC issued a public notice informing the public that it had started the process for updating TP 14877 and was seeking proposals for consideration in the development of the revised standard. This notice was sent to internal and external stakeholders and was posted on TC's website. Thirty days were provided to the public to submit proposals. TC received 24 submissions from a mix of industry associations, manufacturers and government. On April 30, 2016, the Committee reviewed the comments which were organized into 51 proposals and provided feedback.

The Committee met in May, September and November of 2016 to discuss the development of the revised standard. The meetings took place in person and via telephone conference. These meetings were vital in drafting the standard as TC incorporated comments from the Committee into the final draft of the standard.

Upon completing the final draft of the standard, on March 31, 2017, Transport Canada issued another notice to internal and external stakeholders and posted on its website to share the contents of the draft standard and requested feedback. Stakeholders were given 30 days to provide comments. In addition, this notice was sent to the members of the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council (GPAC) and the Federal-Provincial/Territorial Task Force on the Transportation of Dangerous Goods. Transport Canada received seven submissions from a mix of industry associations and manufacturers with the majority of the comments supporting the initiative.

The main issues raised during the consultation process were

- the mandatory use of normalized steel for tank cars transporting TIH substances; and
- the mandatory use of an enhanced Class 111 tank car for Packing Group I and II substances (excluding flammable liquids and TIH substance).

Some stakeholders did not support the normalized steel requirement and from a technical perspective did not agree with the merits of normalized steel. However, they acknowledged that both Canadian and U.S. governments were moving in this direction. TC originally proposed the

expertise étendues dans divers aspects du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Le Comité comprenait des parties prenantes directement concernées par la norme et assumant les coûts de tout changement. Ses membres représentent plus de 25 organisations qui fabriquent des marchandises dangereuses, des expéditeurs, des fabricants de wagons-citernes, des associations de chemins de fer, des associations de l'industrie, le gouvernement canadien et américain.

Le 26 février 2016, TC a publié un avis informant le public que le processus de mise à jour de la norme TP 14877 avait été lancé et a sollicité des propositions à examiner dans le cadre de l'élaboration de la norme révisée. Cet avis a été envoyé aux intervenants internes et externes et publié sur le site Web du Ministère. Trente jours ont été alloués pour présenter les propositions. Le Ministère a reçu 24 propositions de la part d'associations de l'industrie, de fabricants et du gouvernement. Le 30 avril 2016, le Comité a examiné les commentaires, qui étaient organisés en 51 propositions et fournissaient de la rétroaction.

Le Comité s'est réuni en mai, en septembre et en novembre 2016 pour discuter de l'élaboration de la norme révisée. Les réunions ont eu lieu en personne et par téléconférence. Elles étaient essentielles à la rédaction de la norme. TC a intégré les commentaires du Comité dans l'ébauche finale de la norme.

Dès l'achèvement de l'ébauche finale de la norme, le 31 mars 2017, le Ministère a diffusé un autre avis à l'intention des intervenants internes et externes, puis a publié le contenu de la norme provisoire sur son site Web et a demandé de la rétroaction : les intervenants disposaient de 30 jours pour transmettre leurs commentaires. Cet avis avait aussi été envoyé aux membres du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'au Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses. TC a reçu sept commentaires provenant d'associations de l'industrie et de fabricants, et la plupart appuyaient l'initiative.

Voici les principales questions abordées durant le processus de consultation :

- l'obligation d'utiliser de l'acier normalisé dans la fabrication des wagons-citernes destinés au transport de matières TPI;
- l'obligation d'utiliser un wagon-citerne de classe 111 renforcé pour transporter des marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II (à l'exception des liquides inflammables et des matières TPI).

Certains intervenants n'appuyaient pas l'exigence relative à l'acier normalisé et n'étaient pas d'accord sur le bien-fondé de ce dernier sur le plan technique. Cependant, ils reconnaissaient que les gouvernements canadien et américain se dirigeaient dans cette voie. Initialement, TC avait

mandatory use of normalized steel in the head and shell of tank cars used to transport TIH substances to take effect one year after the coming into force of this amendment. However, stakeholders expressed that it would be difficult for industry to comply with this timeline. Acknowledging these concerns, the requirements will come into force on July 2, 2021.

Canadian shippers raised concerns with regards to the phase-out of the legacy tank car TC 111 for dangerous goods in packing groups I and II (excluding flammable liquids and TIH substances). Stakeholders expressed that the phase-out causes undue burden for cross-border shipments. However, it is important to note that the Transportation Safety Board has repeatedly and openly raised concerns on the risks in using legacy TC 111 tank cars for the transportation of dangerous goods. It was originally proposed that Packing Group I and II substances (excluding flammable liquids and TIH substances) must be transported in enhanced Class 111 tank cars if they were built after January 15, 2015. However, as a result of the consultation process, TC provided stakeholders with additional time to adjust to the requirement. Acknowledging stakeholder concerns, Packing Group I and II substances (excluding flammable liquids and TIH substances) must now be transported in enhanced Class 111 tank cars if they were built after October 1, 2015.

At the start of the standard development, TC proposed to increase the rollover test speed from 9 mph to 12 mph for TIH top fitting protection which was based on findings from a study conducted on tank car top fittings protection. However, the Committee expressed concerns over increasing the requirement as they felt that there was a lack of evidence to suggest that the current rollover speed was inadequate. The Committee recommended that further study was needed prior to making a decision on increasing the speed. As a result, no changes to the rollover speed were made.

TC also proposed to revise the minimum test pressure requirements for dissolved gases. However, the Committee decided to postpone this proposal until the next standard update as this subject requires more study as well.

### **Regulatory cooperation**

In developing the standard, TC held ongoing discussions with U.S. regulators to ensure regulations are harmonized where appropriate and to increase coordination between

proposé que l'obligation d'utiliser de l'acier normalisé dans la fabrication de la tête et de la coque des wagons-citernes destinés au transport des matières TPI prenne effet un an après l'entrée en vigueur de la présente modification, mais les intervenants ont affirmé qu'il serait difficile pour l'industrie de respecter cette échéance. Par conséquent, l'échéance a été reportée au 2 juillet 2021.

Les expéditeurs canadiens ont exprimé leurs inquiétudes relativement à l'élimination progressive des wagons-citernes TC 111 existants destinés au transport des marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II (à l'exception des liquides inflammables et des matières TPI). Pour leur part, les intervenants ont indiqué que l'élimination progressive de ces wagons imposait un fardeau excessif sur le plan des expéditions transfrontalières. Cependant, il est important de noter que le Bureau de la sécurité des transports a déjà soulevé, ouvertement et à maintes reprises, les risques liés à l'utilisation wagons-citernes TC 111 existants pour transporter des marchandises dangereuses. Initialement, TC voulait exiger que les marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II (à l'exception des liquides inflammables et des matières TPI) soient transportées dans des wagons-citernes de classe 111 renforcés construits après le 15 janvier 2015. Cependant, à la suite du processus de consultation, le Ministère a décidé d'accorder plus de temps aux intervenants pour respecter l'exigence. Les marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II (à l'exception des liquides inflammables et des matières TPI) doivent donc être transportées dans des wagons-citernes de classe 111 renforcés construits après le 1<sup>er</sup> octobre 2015.

Au début de l'élaboration de la norme, TC a proposé d'augmenter la vitesse de l'essai de renversement de 9 mi/h à 12 mi/h pour la mise à l'essai des dispositifs de protection des raccords supérieurs des wagons-citernes transportant des matières TPI. Cette suggestion était fondée sur les constatations d'une étude sur les dispositifs de protection des raccords supérieurs des wagons-citernes. Toutefois, le Comité a exprimé ses préoccupations relativement au renforcement de l'exigence, car, selon ses membres, les données disponibles ne permettaient pas de conclure que la vitesse de renversement utilisée était inadéquate. Selon le Comité, une étude approfondie était requise avant de prendre la décision d'augmenter la vitesse. Par conséquent, la vitesse de renversement n'a pas été modifiée.

Le Ministère avait également proposé de réviser les exigences minimales relatives à la pression d'essai des gaz dissous. Toutefois, le Comité a décidé de reporter cette proposition à la prochaine mise à jour de la norme, car une étude plus approfondie est requise.

### **Coopération en matière de réglementation**

Dans le cadre de l'élaboration de la norme, TC a tenu des discussions continues avec les organismes de réglementation des États-Unis, afin d'assurer l'harmonisation des

the two countries. For the most part, the proposed changes are consistent with the objective of the Canada–U.S. RCC, which is to improve Canada–U.S. regulatory approaches to make it easier for industry to do business for both countries. However, a few minor misalignments between the requirements of the two countries exist for transporting TIH commodities.

For instance, there will be a period of misalignment for phasing out non-normalized steel for TIH tank cars. Canada's phase-out date is two years after the coming into force of this amendment. As indicated in the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration's (PHMSA) acceptance letter<sup>7</sup> to the AAR, the U.S. government is currently undergoing their review of phasing out normalized steel. TC expects that the U.S. implementation date will occur before Canada's phase-out date. Despite a relatively short period of misalignment, both countries are heading in the same direction of prohibiting non-normalized steel tank cars for TIH transport.

Recognizing that Canada imports less than 1% of its anhydrous ammonia and chlorine and that only a small portion of the U.S. and Canadian fleet is non-normalized, this short period of misalignment is not expected to negatively impact cross-border movements of TIH commodities. In the event of the U.S. indefinitely delaying the phase-out of non-normalized tank cars, these cars could still be used to ship TIH commodities in Canada but they would not be able to continue in Canada beyond the first stop. They could also be used to service U.S. domestic shipments.

Another minor misalignment will exist with DOT 130/131 tank cars being permitted for TIH transport in the U.S., but not permitted in Canada. These tank cars are more expensive to build as they have a wider operating test pressure range which allows for the carrying of an expanded range of products. This misalignment has negligible implications for cross-border transportation because currently, only a handful of these units are in service in the U.S. carriers and shippers will need to apply for equivalency certificates for travel within Canada. Since there are so few of these units, TC expects that the U.S. shippers could use them only for their domestic shipments. TC will monitor the growth of DOT 130/131, and if the DOT 130/131 becomes adopted more widely, TC is willing

à régler, au besoin, et d'améliorer la coordination entre les deux pays. La plupart des changements proposés cadrent avec l'objectif du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis. Celui-ci vise à mieux harmoniser les approches réglementaires du Canada et des États-Unis, afin de faciliter les relations d'affaires avec l'industrie des deux côtés de la frontière. Par contre, il existe quelques incohérences mineures entre les exigences des deux pays concernant le transport des matières TPI.

Par exemple, une période de décalage accompagnera l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé transportant des matières TPI. Au Canada, l'élimination progressive devra être complétée le 2 juillet 2021. Comme l'indique la lettre d'acceptation de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA)<sup>7</sup> envoyée à l'AAR, le gouvernement des États-Unis examine actuellement l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé. Selon TC, la date de mise en œuvre aux États-Unis devrait être fixée avant la date limite d'élimination progressive au Canada. Malgré une brève période de décalage, les deux pays visent à interdire l'utilisation de wagons-citernes en acier non normalisé pour transporter des matières TPI.

Étant donné que le Canada importe moins de 1 % de son ammoniac et de son chlore, et que les wagons-citernes en acier non normalisé ne comptent que pour un petit pourcentage des parcs des États-Unis et du Canada, cette courte période de décalage ne devrait pas avoir de conséquences négatives sur les mouvements transfrontaliers des matières TPI. Dans l'éventualité où les États-Unis retarderaient indéfiniment l'élimination progressive des wagons-citernes en acier non normalisé, ces wagons pourraient toujours être utilisés pour expédier des matières TPI au Canada, mais ils ne pourraient pas poursuivre leur itinéraire au Canada au-delà du premier arrêt. Ces wagons-citernes pourraient aussi être utilisés pour l'expédition à l'intérieur des États-Unis.

L'autorisation d'utiliser des wagons-citernes DOT 130/131 pour transporter des matières TPI aux États-Unis, mais pas au Canada constitue une autre incohérence mineure. La construction de ces wagons-citernes coûte cher, car ils sont munis d'une plage de pressions d'essai plus grande, ce qui leur permet de transporter une vaste gamme de produits. Par ailleurs, les conséquences de ce décalage sur les mouvements transfrontaliers sont négligeables, car très peu de ces wagons sont en service aux États-Unis. Toutefois, les transporteurs et les expéditeurs devront demander des certificats d'équivalence pour le transport au Canada. Puisqu'il n'existe que quelques wagons-citernes DOT 130/131, TC s'attend à ce que les expéditeurs américains les utilisent uniquement pour leurs

<sup>7</sup> U.S. DOT P-1646 acceptance letter: <https://www.regulations.gov/document?D=PHMSA-2015-0041-0002>.

<sup>7</sup> Lettre d'acceptation P-1646 du DOT américain : <https://www.regulations.gov/document?D=PHMSA-2015-0041-0002> (en anglais seulement).

to revisit this issue to better align Canada–U.S. regulatory approaches to facilitate cross-border trade. In the meantime, equivalency certificates can be issued to accept these cars into Canada.

The United Nations develops Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes (as well as that of the European Union). The list of special provisions were updated to reflect the 19th edition of the UN Model Recommendations.

### **Rationale**

The TDGR required updating to reflect the changes made to the 2018 edition of TP 14877. Currently, the TDGR incorporates by reference the 2013 version of the standard. With this amendment the 2018 version of TP 14877 will be incorporated by reference.

This amendment will have a positive impact on Canadians, rail shippers and on trade, and is not expected to impose undue financial costs to rail shippers or consumers. The estimated net benefits are \$191.9M.

Since there will be no change in compliance promotion, regulatory administration, inspection, and enforcement activities as a result of this amendment, the costs to Government from this amendment are negligible.

### **Tank car safety**

Canadians will benefit from more stringent requirements for transporting TIH commodities by rail. TIH leaks can cause severe harm to the human health of nearby populations, to the infrastructure, as well as to the natural environment. In addition, leaks of TIH substances can force the evacuation of nearby residents and disrupt rail traffic for some time, which can temporarily harm economic activity. The replacement of non-normalized tank cars by normalized units will reduce the likelihood of a fracture thereby preventing potential leaks of TIH substances in the surrounding environment which provides a number of benefits to Canadians. These benefits are estimated to be \$22.45M.

expéditions intérieures. Le Ministère surveillera la croissance du nombre de DOT 130/131 et accepte de revoir cette question si ces unités sont introduites à plus grande échelle, afin de mieux harmoniser les approches réglementaires du Canada et des États-Unis et, ainsi, de faciliter le commerce transfrontalier. En attendant, des certificats d'équivalence peuvent être délivrés pour accepter ces wagons au Canada.

L'ONU élabore un règlement type pour favoriser l'élaboration d'exigences uniformes en matière de transport des marchandises dangereuses à l'échelle nationale et internationale. Ce règlement type est accepté partout dans le monde et est à la base de plusieurs accords internationaux et régimes de réglementation nationaux (et de l'Union européenne). La liste des dispositions particulières a été mise à jour conformément à la 19<sup>e</sup> édition des recommandations relatives au règlement type de l'ONU.

### **Justification**

Les changements apportés au TP 14877 dans l'édition de 2018 devaient être intégrés au RTMD. La version actuelle du RTMD incorpore par renvoi l'édition 2013 de la norme. Grâce à ces modifications, l'édition 2018 du TP 14877 sera incorporée par renvoi au RTMD.

Cette modification aura une incidence positive sur la population canadienne, les expéditeurs ferroviaires et le commerce, mais ne devrait pas occasionner de coûts financiers excessifs aux expéditeurs ferroviaires ou aux consommateurs. Les avantages nets sont évalués à 191,9 M\$.

Puisque ce changement ne modifiera pas les activités relatives à la promotion de la conformité, à l'administration de la réglementation, à l'inspection et à l'application de la loi, les coûts qu'il occasionnera au gouvernement sont négligeables.

### **Sécurité des wagons-citernes**

Il est dans l'intérêt de la population canadienne d'établir des exigences plus rigoureuses pour le transport ferroviaire des matières toxiques par inhalation. Les fuites de telles matières peuvent causer un préjudice grave à la santé des citoyens qui habitent à proximité, à l'infrastructure ainsi qu'à l'environnement naturel. En outre, ces fuites peuvent forcer l'évacuation des résidents des environs et interrompre la circulation des trains durant une certaine période, ce qui nuirait temporairement à l'activité économique. La probabilité que les wagons-citernes se fracturent sera réduite en remplaçant les wagons-citernes non normalisés par des wagons-citernes normalisés. Ceci préviendra d'ailleurs les fuites potentielles de matières TPI dans le milieu environnant et procurera bon nombre d'avantages à la population canadienne. Ces avantages se chiffrent approximativement à 22,45 M\$.

Prior to this amendment, the service life for using interim TIH tank cars was only 20 years compared to the standard 50-year service life prevailing in the U.S. The time limit of 20 years created a disincentive for Canadian shippers to renew their tank car fleets with newer models that have more reliable, cutting-edge specifications. In addition, research on TIH tank car design indicates that there is no viable design that would represent a significant improvement over the interim standard. This change is also consistent with the 49 CFR in which the interim TIH tank car standard was changed to the permanent standard on September 18, 2017. The extended service life of these tank cars will provide rail shippers with an estimated benefit of \$187.3M.

#### Alignment with other jurisdictions

Railway shippers will benefit from having consistent requirements between Canada and the U.S. for OTMAs of overloaded tank cars. Although the requirements will be the same, the written submission process slightly differs as U.S. DOT has an electronic form while TC's form is still under development. However, the U.S. DOT form will be accepted by TC. The written approval requirement will also provide TC with an opportunity to collect data on what commodities are being overloaded, who is overloading the tank cars, the frequency, and routes of overloaded tank cars. This data will help TC identify trends and take proactive measures to improve safety. Requiring written approvals for overloaded tank cars will also provide TC with a mechanism to control the flow of overloaded tank cars.

#### Exemption from prepublication

Following the publication of the standard, TC received strong stakeholder support for this amendment. Stakeholders indicated to TC that they have been appropriately and thoroughly consulted and were provided several opportunities for submitting comments and proposing updates to TP 14877. Industry communicated that they favour an expedited adoption of the standard as delays will cause unintended misalignment with the regulations in the U.S. Lastly, since standards are typically updated on a five-year basis, work on the next update will be starting in 2019. Without this adoption, much of the work that was completed by the TP 14877 Consultative Committee would need to be repeated if the 2018 edition has not come into force by then.

Avant ces modifications, la durée de vie des wagons-citernes intérimaires utilisés pour transporter les matières TPI était de 20 ans, mais celle-ci était trop courte comparativement à la durée de vie courante de 50 ans qui est en vigueur aux États-Unis. La limite de 20 ans dissuadait les expéditeurs canadiens de remplacer leurs wagons-citernes par de nouveaux modèles dotés de caractéristiques plus fiables et à la fine pointe de la technologie. Par ailleurs, la recherche effectuée sur la conception des wagons-citernes chargés de matières TPI a révélé qu'aucune conception réalisable n'apporterait une amélioration appréciable comparativement à la norme provisoire. Ces modifications cadrent également avec le 49 CFR dans lequel la norme provisoire sur les wagons-citernes chargés de matières TPI a été remplacée par une norme permanente le 18 septembre 2017. La durée de vie accrue de ces wagons-citernes aura des retombées estimées de 187,3 M\$ pour les expéditeurs ferroviaires.

#### Harmonisation avec les autres administrations

Les expéditeurs ferroviaires bénéficieront d'exigences cohérentes entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne les ADU de wagons-citernes surchargés. Bien que les exigences soient les mêmes, le processus de soumission écrite diffère légèrement, car le DOT américain dispose d'un formulaire électronique alors que le formulaire de TC est en cours d'élaboration. Toutefois, le formulaire américain sera accepté par TC. En exigeant une approbation écrite, TC pourra également recueillir des données sur les marchandises dangereuses qui sont surchargées, les personnes qui présentent des wagons-citernes en surcharge ainsi que la fréquence et les trajets des wagons-citernes surchargés. TC utilisera ces données pour cerner des tendances et prendre des mesures proactives en vue d'améliorer la sécurité. L'exigence des approbations écrites pour les wagons-citernes surchargés fournira également un mécanisme à TC afin de contrôler la circulation de ceux-ci.

#### Exemption de la publication préalable

À la suite de la publication de la norme, TC a reçu un soutien solide des intervenants pour ces modifications. Les intervenants ont indiqué à TC qu'ils avaient été consultés de façon appropriée et approfondie et qu'ils avaient reçu plusieurs occasions de présenter des commentaires et de proposer des mises à jour pour la norme TP 14877. L'industrie a indiqué être en accord avec une adoption accélérée de la norme puisque les retards causeront un décalage involontaire avec la réglementation aux États-Unis. Finalement, puisque les normes sont généralement mises à jour tous les cinq ans, les travaux sur la prochaine mise à jour débiteront en 2019. Sans cette adoption, une grande partie des travaux achevés par le Comité consultatif sur la norme TP 14877 devraient être répétés si l'édition 2018 n'est pas en vigueur d'ici là.

## **Implementation, enforcement and service standards**

The proper implementation of regulatory amendments is a key aspect of the regulatory life cycle. Once regulatory amendments become law, the TDG Directorate develops new training and awareness material for inspectors and stakeholders. New regulatory requirements are disseminated using a communication network that is already well established. Some of the main tools used to implement regulatory changes are the following:

- TC's webpages are updated on a regular basis with various communication products, as well as specific sections for awareness material (e.g. frequently asked questions, alerts, advisory notices and bulletins). Upon adoption of this amendment, notices and additional guidance material to help stakeholders comply with the requirements will be posted on the TC website.
- The TDG General Policy Advisory Council, composed of over 40 different industry associations, meets twice annually to discuss issues affecting stakeholders and advise the Minister of Transport. During these meetings, TC consults stakeholders and provides information and updates on regulatory amendments that are proposed or that have come into force. Industry is aware of this amendment to the TDGR.
- The Multi-Association Committee on TDG is a committee that provides a forum for industries to discuss questions of interest on the subject of the transport of dangerous goods. TC is invited to participate and provide clarification on regulatory and enforcement issues. This forum is also a good opportunity for the distribution of information about compliance with new regulatory requirements. Updated information about the proposed amendments will be provided to this committee.
- The TDG Newsletter is published semi-annually and is distributed to over 23 000 readers in Canada and abroad. It is available free of charge on the TDG website. Proposed regulatory amendments and updates are published in the TDG Newsletter regularly.

### **Compliance and enforcement**

Compliance with the TDG Act and the TDGR is verified through inspections. These inspections are carried out across the country. The implementation objective is to update and enhance inspector training tools to ensure that oversight is undertaken by properly trained staff. This amendment is anticipated to have a neutral effect on TDG inspectors, as the number of inspections and the

## **Mise en œuvre, application, et normes de service**

La mise en œuvre appropriée des modifications réglementaires fait partie intégrante du cycle de réglementation. Lorsque les modifications réglementaires ont force de loi, la Direction générale du TMD élabore de nouveaux documents de formation et de sensibilisation à l'intention des inspecteurs et des intervenants. Les nouvelles exigences réglementaires sont ensuite diffusées au moyen d'un réseau de communication déjà bien établi. Voici quelques outils clés qui sont utilisés pour mettre en œuvre les modifications réglementaires :

- Divers produits de communication, ainsi que des documents de sensibilisation particuliers (par exemple des foires aux questions, des alertes, des avis et bulletins d'information), sont utilisés pour mettre à jour régulièrement les pages Web de TC. Lorsque ces modifications auront été adoptées, des avis et des documents d'orientation supplémentaires seront affichés sur le site Web de TC afin d'aider les intervenants à se conformer avec les exigences.
- Le Comité consultatif sur les politiques générales relatives au TMD, qui est composé de représentants de plus de 40 associations différentes de l'industrie, se réunit deux fois par année pour discuter des enjeux auxquels sont confrontés les intervenants et pour conseiller le ministre des Transports. Durant ces réunions, TC consulte les intervenants et fournit des renseignements à jour sur les modifications réglementaires qui sont proposées ou qui sont entrées en vigueur. L'industrie est au courant de ces modifications au RTMD.
- Le Comité des associations sur le TMD sert de forum aux associations industrielles afin qu'elles discutent des questions d'intérêt liées au TMD. TC est invité aux réunions, et il en profite pour apporter des précisions sur les enjeux associés à la réglementation et à l'application de la loi. Ce forum est aussi une bonne occasion pour communiquer des renseignements sur la conformité avec les nouvelles exigences réglementaires. Des renseignements à jour sur les modifications proposées seront transmis à ce comité.
- Le bulletin de nouvelles du TMD est distribué à plus de 23 000 lecteurs au Canada et à l'étranger, et ce, deux fois par année. Le bulletin est aussi offert gratuitement sur le site Web du TMD. Le bulletin de nouvelles du TMD contient régulièrement des modifications réglementaires proposées et des renseignements à jour.

### **Conformité et application**

La conformité avec la Loi sur le TMD et le RTMD est vérifiée durant les inspections qui sont menées à l'échelle du pays. L'objectif de la mise en œuvre consiste à mettre à jour et à améliorer les outils de formation des inspecteurs afin que seul le personnel adéquatement formé puisse effectuer la surveillance. Ces modifications ne devraient avoir aucune incidence sur les inspecteurs du TMD, car le

time required to conduct the inspections are not expected to change significantly. Information will be provided to them to keep them updated and aware of the new requirements.

Depending on the severity of the non-compliance and its associated level of risk, consequences for non-compliance can include a notice of infraction, detention of dangerous goods, fines up to \$50,000 for a first offence and up to \$100,000 for subsequent offences, and/or imprisonment of up to two years.

The coming-into-force date for the normalized steel requirement for TIH tank cars was delayed to two years after the coming into force of this amendment to give stakeholders sufficient time to adapt. The remaining changes will immediately come into force as outlined in Table 7.

**Table 7: Mandatory compliance dates**

Requirement	When does it come into effect?
Normalized steel for head and shell of tank cars transporting TIH substances	July 2, 2021
Enhanced Class 111 tank car for transporting Packing Group I and II substances (excluding flammable liquids and TIH substances)	July 2, 2019, but it only applies to cars built after October 1, 2015
All other changes, including the following: Interim TIH tank car standard changed to permanent TIH tank car standard. Service life of TIH interim tank car extended from 20 years to 50 years. Provisions for the one time movement of non-conforming containers presenting low safety risks.	July 2, 2019

nombre d'inspections et le temps consacré aux inspections ne devraient pas changer de façon considérable. Les renseignements seront communiqués aux inspecteurs afin de les tenir au courant des nouvelles exigences.

Selon la gravité de la non-conformité et son niveau de risque connexe, les conséquences de la non-conformité comprendront un avis d'infraction, la rétention de marchandises dangereuses, une sanction d'au plus 50 000 \$ pour une première infraction et d'au plus 100 000 \$ pour des infractions subséquentes, voire un emprisonnement maximal de deux ans.

L'entrée en vigueur de l'exigence relative à l'acier normalisé des wagons-citernes chargés de matières TPI a été reportée de deux ans, à compter de l'entrée en vigueur de ces modifications, pour accorder une période d'adaptation suffisante aux intervenants. Les autres modifications prendront effet immédiatement, comme il est précisé dans le tableau 7 ci-après.

**Tableau 7 : Dates de conformité obligatoires**

Exigence	Quand entre-t-elle en vigueur?
Tête et coque en acier normalisé des wagons-citernes transportant des matières TPI	Le 2 juillet 2021
Wagon-citerne de classe 111 renforcé pour transporter des marchandises visées par les groupes d'emballage I ou II (autres que les liquides inflammables et les matières TPI)	Le 2 juillet 2019, mais seuls les wagons-citernes construits après le 1 <sup>er</sup> octobre 2015 sont visés
Toutes les autres modifications, y compris : Le remplacement de la norme provisoire sur les wagons-citernes chargés de matières TPI par la norme permanente à cet égard. La durée de vie des wagons-citernes intérimaires chargés de matières TPI est prolongée, passant de 20 à 50 ans. Les dispositions relatives au déplacement unique de contenants non conformes présentant de faibles risques pour la sécurité.	Le 2 juillet 2019

**Contact**

Geneviève Sansoucy  
Chief  
Regulatory Development Division  
Transportation of Dangerous Goods Directorate  
Department of Transport  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [TC.TDGRegulatoryProposal-  
TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca)

**Personne-ressource**

Geneviève Sansoucy  
Chef  
Division de l'élaboration de règlements  
Direction générale du transport des marchandises  
dangereuses  
Ministère des Transports  
Place de Ville, tour C,  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [TC.TDGRegulatoryProposal-  
TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca)



Registration  
SOR/2019-76 March 26, 2019

## FISHERIES ACT

P.C. 2019-215 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996 (Miscellaneous Program)*.

### Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996 (Miscellaneous Program)

## Amendment

**1** Section 22 of the *British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**22** A licence holder who catches and retains a lingcod or a chinook salmon shall immediately record the catch on the licence or, if a record can be made in a catch registry kept by the Department of Fisheries and Oceans, in that registry.

**22.1** The licence holder shall not alter the record made under section 22.

## Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

Section 22 of the *British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996* (BCSFR), requires recreational harvesters who catch and retain lingcod and/or chinook salmon, to record their catch in ink only on their paper licence. This limits

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 149

<sup>b</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/96-137; SOR/2017-58, s. 34

Enregistrement  
DORS/2019-76 Le 26 mars 2019

## LOI SUR LES PÊCHES

C.P. 2019-215 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 43<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique*, ci-après.

### Règlement correctif visant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique

## Modification

**1** L'article 22 du *Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**22** Tout titulaire de permis qui prend et garde une morue-lingue ou un saumon quinnat l'inscrit sans délai sur le permis ou, si l'inscription peut être faite dans un registre des prises tenu par le ministère des Pêches et des Océans, dans ce registre.

**22.1** Il est interdit au titulaire de permis de modifier l'inscription qu'il a faite en application de l'article 22.

## Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

L'article 22 du *Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique* (le Règlement) exige que les pêcheurs récréatifs qui capturent et conservent de la morue-lingue ou du saumon quinnat consignent leurs

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 149

<sup>b</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/96-137; DORS/2017-58, art. 34

the use of technology to improve the method of recording catch for these species.

### **Objectives**

The Department of Fisheries and Oceans Canada (DFO) is amending section 22 of the BCSFR such that recreational harvesters have the option of recording their catch on their paper licence, or electronically in an electronic catch registry.

### **Description and rationale**

Section 22 of the BCSFR is amended to allow for the use of an electronic registry to record recreationally caught and retained lingcod and chinook salmon. The new method of recording the catch will be allowed, under section 22 of the BCSFR, in addition to the traditional recording of retained catch by harvesters on their paper recreational fishing licences. Additionally, section 22.1 of the BCSFR is added to reflect the intent that both the paper and the electronic record be unalterable.

This minor regulatory amendment brings section 22 in line with current technology. The amendment gives recreational harvesters in British Columbia the flexibility to continue to record the number of caught and retained lingcod or chinook salmon on their paper licence; or to record their catch electronically in the catch registry. The catch registry is part of the “Fishing BC” electronic application, a collaborative development by DFO, the Sport Fishing Institute and the Pacific Salmon Foundation. This amendment is supported by the British Columbia Sport Fishing Advisory Board, representing some 320 000 recreational harvesters, and the Sport Fishing Institute, representing lodge owners, recreational charters and service providers.

### **“One-for-One” Rule and small business lens**

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to business.

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small business.

### **Implementation, enforcement and service standards**

Recreational harvesters in British Columbia will be able to start using the Fishing BC application to record caught and retained lingcod and chinook salmon immediately.

prises à l’encre uniquement sur leur permis papier. Cette exigence limite l’utilisation de la technologie pour améliorer la méthode d’enregistrement des prises de ces espèces.

### **Objectifs**

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est en train de modifier l’article 22 du *Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique* de sorte que les pêcheurs récréatifs puissent inscrire leurs prises sur leur permis papier ou électroniquement dans un registre électronique des prises.

### **Description et justification**

L’article 22 du Règlement est modifié pour permettre l’utilisation d’un registre électronique pour consigner la prise récréative et la conservation de morue-lingue et de saumon quinnat. La nouvelle méthode d’enregistrement des prises sera autorisée, en vertu de l’article 22 du Règlement, en plus de l’enregistrement traditionnel des prises conservées par les pêcheurs sur leurs permis de pêche récréative papier. De plus, l’article 22.1 du Règlement est ajouté pour refléter l’intention, à savoir que le document papier et le document électronique soient tous deux inaltérables.

Cette modification réglementaire mineure rend l’article 22 conforme à la technologie actuelle. La modification donne aux pêcheurs récréatifs de la Colombie-Britannique la possibilité de continuer à inscrire les prises de morue-lingue ou de saumon quinnat conservées sur leur permis papier ou de les déclarer électroniquement dans le registre des prises. Le registre des prises fait partie de l’application électronique « Fishing BC », fruit d’une collaboration entre le MPO, le Sport Fishing Institute et la Pacific Salmon Foundation. Cette modification est appuyée par le British Columbia Sport Fishing Advisory Board, qui représente quelque 320 000 pêcheurs récréatifs, et par le Sport Fishing Institute, qui représente les propriétaires de gîtes, les affréteurs de pêche sportive et les fournisseurs de services.

### **Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications puisque celles-ci n’entraînent aucun changement des coûts administratifs ni fardeau pour les entreprises.

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications puisque celles-ci n’entraînent aucun coût pour ce type d’entreprise.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Les pêcheurs récréatifs de la Colombie-Britannique pourront commencer à utiliser l’application de Fishing BC pour consigner les prises de morue-lingue et de saumon quinnat conservées immédiatement.

**Contact**

Geneviève Cauffopé  
Chief  
Policy and Regulation  
Conservation and Protection  
Pacific Region  
401 Burrard Street  
Vancouver, British Columbia  
V6C 3S4  
Telephone: 604-666-0588

**Personne-ressource**

Geneviève Cauffopé  
Chef  
Politiques et réglementation  
Conservation et Protection  
Région du Pacifique  
401, rue Burrard  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6C 3S4  
Téléphone : 604-666-0588

Registration  
SOR/2019-77 March 26, 2019

EXCISE ACT, 2001  
EXCISE TAX ACT

P.C. 2019-216 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations in Respect of the Taxation of Cannabis Products*, pursuant to

- (a) section 304<sup>a</sup> of the *Excise Act, 2001*<sup>b</sup>; and
- (b) sections 277<sup>c</sup> and 277.1<sup>d</sup> of the *Excise Tax Act*.<sup>e</sup>

**Regulations Amending Certain Regulations in Respect of the Taxation of Cannabis Products**

**Excise Act, 2001**

Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped

**1 The Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 1.2:**

**1.3** For the purposes of paragraph 158.11(6)(a) of the *Excise Act, 2001*, a person may possess cannabis products in a particular specified province that are not stamped to indicate that additional cannabis duty in respect of the particular specified province has been paid if

- (a) the person holds a licence for sale for medical purposes issued under section 62 of the *Cannabis Act*;
- (b) the person is authorized by another province to sell cannabis products in the other province and, if the other province is a specified province, the cannabis products are stamped to indicate that additional

Enregistrement  
DORS/2019-77 Le 26 mars 2019

LOI DE 2001 SUR L'ACCISE  
LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

C.P. 2019-216 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Finances, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements relatifs à la taxation des produits du cannabis*, ci-après, en vertu :

- a) de l'article 304<sup>a</sup> de la *Loi de 2001 sur l'accise*<sup>b</sup> ;
- b) des articles 277<sup>c</sup> et 277.1<sup>d</sup> de la *Loi sur la taxe d'accise*.<sup>e</sup>

**Règlement modifiant certains règlements relativement à la taxation des produits du cannabis**

**Loi de 2001 sur l'accise**

Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés

**1 Le Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 1.2, de ce qui suit :**

**1.3** Pour l'application de l'alinéa 158.11(6)a) de la *Loi de 2001 sur l'accise*, une personne peut avoir en sa possession, dans une province déterminée donnée, des produits du cannabis qui ne sont pas estampillés pour indiquer que le droit additionnel sur le cannabis relativement à cette province a été acquitté si, selon le cas :

- a) la personne est titulaire d'une licence autorisant la vente de cannabis à des fins médicales délivrée en vertu de l'article 62 de la *Loi sur le cannabis*;
- b) la personne a reçu l'autorisation d'une autre province pour vendre les produits du cannabis dans l'autre

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 91

<sup>b</sup> S.C. 2002, c. 22

<sup>c</sup> S.C. 1993, c. 27, s. 125(1)

<sup>d</sup> S.C. 2009, c. 32, s. 37(1)

<sup>e</sup> R.S., c. E-15

<sup>1</sup> SOR/2003-203; S.C. 2018, c. 12, s. 106

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 91

<sup>b</sup> L.C. 2002, ch. 22

<sup>c</sup> L.C. 1993, ch. 27, par. 125(1)

<sup>d</sup> L.C. 2009, ch. 32, par. 37(1)

<sup>e</sup> L.R., ch. E-15

<sup>1</sup> DORS/2003-203; L.C. 2018, ch. 12, art. 106

cannabis duty in respect of the other province has been paid; or

(c) the person is an individual who possesses the cannabis products for their personal use and the total amount of the cannabis products is equivalent to no more than 30 g of dried cannabis, as determined in accordance with the *Cannabis Act*.

## Stamping and Marking of Tobacco and Cannabis Products Regulations

**2 Subsection 4(3) of the *Stamping and Marking of Tobacco and Cannabis Products Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

(3) For the purposes of paragraph 158.05(2)(c) of the Act, the following persons are prescribed:

(a) a person that transports a cannabis excise stamp on behalf of a person described in paragraph 158.05(2)(a) or (b) of the Act; and

(b) a person that has in their possession cannabis excise stamps only for the purpose of applying adhesive to the stamps on behalf of the cannabis licensee to which the stamps are issued.

## Excise Tax Act

### Credit for Provincial Relief (HST) Regulations

**3 The definition *Ontario regulation* in section 1 of the *Credit for Provincial Relief (HST) Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

***Ontario regulation*** means Ontario Regulation 317/10 (*Rebates for First Nations in Ontario*), as it read on October 17, 2018, made under the *Retail Sales Tax Act*, R.S.O. 1990, c. R.31. (*règlement de l'Ontario*)

## Coming into Force

**4 (1) These Regulations, except section 2, are deemed to have come into force on October 17, 2018.**

**(2) Section 2 is deemed to have come into force on June 21, 2018.**

province et, si l'autre province est une province déterminée, les produits du cannabis sont estampillés de manière à indiquer que le droit additionnel sur le cannabis relativement à l'autre province a été acquitté;

c) la personne est un particulier qui possède les produits du cannabis pour son usage personnel et la quantité totale des produits du cannabis équivaut, selon la *Loi sur le cannabis*, à trente grammes ou moins de cannabis séché.

## Règlement sur l'estampillage et le marquage des produits du tabac et des produits du cannabis

**2 Le paragraphe 4(3) du *Règlement sur l'estampillage et le marquage des produits du tabac et des produits du cannabis*<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(3) Aux fins de l'alinéa 158.05(2)c) de la Loi, est une personne visée par règlement :

a) la personne qui transporte un timbre d'accise de cannabis pour le compte d'une personne mentionnée aux alinéas 158.05(2)a) ou b) de la Loi;

b) la personne qui a en sa possession des timbres d'accise de cannabis dans le seul but d'y appliquer un adhésif pour le compte du titulaire de licence de cannabis à qui les timbres ont été émis.

## Loi sur la taxe d'accise

### Règlement sur le crédit pour allègement provincial (TVH)

**3 La définition de *règlement de l'Ontario*, à l'article 1 du *Règlement sur le crédit pour allègement provincial (TVH)*,<sup>3</sup> est remplacée par ce qui suit :**

***règlement de l'Ontario*** Le Règlement de l'Ontario 317/10 intitulé *Rebates for First Nations in Ontario*, dans sa version au 17 octobre 2018, pris en vertu de la *Loi sur la taxe de vente au détail*, L.R.O. 1990, ch. R.31. (*Ontario regulation*)

## Entrée en vigueur

**4 (1) Le présent règlement, sauf l'article 2, est réputé être entré en vigueur le 17 octobre 2018.**

**(2) L'article 2 est réputé être entré en vigueur le 21 juin 2018.**

<sup>2</sup> SOR/2003-288; S.C. 2018, c. 12, s. 108

<sup>3</sup> SOR/2011-57

<sup>2</sup> DORS/2003-288; L.C. 2018, ch. 12, art. 108

<sup>3</sup> DORS/2011-57

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Issues

On October 17, 2018, cannabis for non-medical purposes became available for legal retail sale in Canada. A cannabis excise duty framework for cannabis products was implemented in conjunction with legalization. This framework includes the coordination of cannabis taxation with the provinces and territories that was agreed upon in principle by most federal, provincial and territorial Finance Ministers in December 2017 and was formalized through the signing of Coordinated Cannabis Taxation Agreements (CCTAs) with most provincial and territorial governments. In order to ensure the proper functioning of the excise duty framework for cannabis products and to respond to issues brought to the attention of the Department of Finance Canada by taxpayers and their representatives or by the Canada Revenue Agency, certain modifications to this framework need to be made by way of regulation.

Additionally, on March 28, 2018, the Government of Ontario announced its intention to exclude off-reserve purchases of cannabis for non-medical purposes, once legalized, from an existing credit (the “Ontario Credit”) for the Ontario component of the harmonized sales tax (HST), which is generally offered by Ontario in respect of a supply of qualifying property or services made in Ontario to an Indian, a band or a council of a band (as defined in the *Indian Act*, R.S.C. 1985, c. I-5).

### Background

#### *Excise Duty Framework for Cannabis Products*

Under the *Excise Act, 2001* (the Act), an excise duty on cannabis products is imposed on cannabis products that are manufactured in Canada or that are imported into Canada. As well, an additional duty on cannabis products is imposed in coordinated provinces and territories (i.e. provinces and territories that have entered into a CCTA with Canada) under federal legislation and administration. The CCTAs are federal-provincial and federal-territorial agreements that detail the parameters, including the rates of the additional cannabis duties, agreed upon between the coordinated parties to govern the imposition of the cannabis excise duties in the coordinated provinces and territories. Among other things, the CCTAs stipulate that the tax base for the federal duty and for the additional duty in respect of the coordinated province or territory is to remain common. The Act provides that certain modifications to the excise duty framework on cannabis products may be made by way of regulation.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

La vente au détail du cannabis à des fins non médicales est devenue légale au Canada le 17 octobre 2018. Un cadre du droit d'accise sur le cannabis pour les produits du cannabis a été mis en œuvre conjointement à la légalisation. Ce cadre comprend la coordination de la taxation du cannabis avec les provinces et territoires, qui a obtenu l'accord de principe de la plupart des ministres des Finances fédéral, provinciaux et territoriaux en décembre 2017 et qui a été officialisée par la signature d'accords de coordination de la taxation du cannabis (ACTC) avec la plupart des gouvernements provinciaux et territoriaux. Afin d'assurer le bon fonctionnement du cadre du droit d'accise pour les produits du cannabis et de répondre aux problèmes portés à l'attention du ministère des Finances Canada par les contribuables et leurs représentants ou par l'Agence du revenu du Canada, certaines modifications à ce cadre doivent être effectuées par voie de règlement.

En outre, le 28 mars 2018, le gouvernement de l'Ontario a annoncé son intention d'exclure les achats hors réserve de cannabis à des fins non médicales, à compter de sa légalisation, de l'allègement existant (le « crédit de l'Ontario ») pour la composante ontarienne de la taxe de vente harmonisée (TVH), qui est généralement offert par l'Ontario relativement à une fourniture de biens ou de services admissibles effectuée en Ontario à un Indien, à une bande ou à un conseil d'une bande (au sens de la *Loi sur les Indiens*, L.R.C. 1985, c. I-5).

### Contexte

#### *Cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis*

En vertu de la *Loi de 2001 sur l'accise* (la Loi), les produits du cannabis sont assujettis à un droit d'accise s'ils sont fabriqués au Canada ou s'ils ont été importés au Canada. En outre, un droit additionnel sur les produits du cannabis est imposé dans les provinces et territoires coordonnés (c'est-à-dire les provinces et territoires qui ont conclu un ACTC avec le Canada) en vertu de la législation fédérale, et son application relève de l'administration fédérale. Les ACTC sont des accords entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires qui décrivent en détail les paramètres, notamment les taux des droits additionnels sur le cannabis, convenus par les parties coordonnées pour régir l'imposition du droit d'accise sur le cannabis dans les provinces et territoires coordonnés. Entre autres, les ACTC stipulent que l'assiette d'imposition pour le droit fédéral et le droit additionnel relativement à une province ou à un territoire coordonné doit demeurer la même. La Loi prévoit que certaines modifications du cadre du droit d'accise

### **Ontario Credit**

The HST is imposed in participating provinces under federal legislation and administration. The Comprehensive Integrated Tax Coordination Agreements (CITCAs) between the Government of Canada and each of the participating provinces detail the parameters that govern the imposition of the HST. Under the CITCAs, each participating province may exercise some flexibility in certain areas covered by the agreement, such as establishing the rate of its provincial component of the HST and limited provincial point-of-sale rebates of the provincial component of the HST. The Canada-Ontario CITCA contains provisions to accommodate Ontario's decision to offer the Ontario Credit.

### **Objectives**

The *Regulations Amending Certain Regulations in Respect of the Taxation of Cannabis Products* (the Amending Regulations) amend existing regulations made under the Act and the *Excise Tax Act* to

- make certain modifications to the excise duty framework for cannabis products, particularly relating to the stamping of cannabis products; and
- formalize and give legal effect to the decision of the Government of Ontario to exclude off-reserve purchases of cannabis for non-medical purposes from the Ontario Credit.

### **Description**

The Amending Regulations include amendments to the following regulations:

#### **Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped**

The *Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped* identify the classes of persons who may transport unstamped tobacco products or cannabis products.

All cannabis products that leave the premises of a cannabis licensee to enter into the Canadian market for retail sale are required to have an excise stamp. For those provinces or territories participating in the coordinated excise duty framework, excise stamps have specified colours and markings indicating the provincial or territorial market in which it is intended to be sold.

sur les produits du cannabis peuvent être effectuées par voie de règlement.

### **Crédit de l'Ontario**

La TVH est imposée en vertu de la législation fédérale dans les provinces participantes et son application relève de l'administration fédérale. Les Ententes intégrées globales de coordination fiscale (EIGCF) conclues entre le gouvernement du Canada et chaque province participante prévoient les paramètres d'imposition de la TVH. Selon les EIGCF, chaque province participante dispose, dans certains domaines visés par l'entente, d'une certaine marge de manœuvre qui lui permet notamment de fixer le taux de sa composante provinciale de la TVH et d'accorder un nombre limité de remboursements au point de vente de la composante provinciale de la TVH. L'EIGCF entre le Canada et l'Ontario contient des dispositions pour faciliter la décision de l'Ontario d'offrir le crédit de l'Ontario.

### **Objectifs**

Le *Règlement modifiant certains règlements relativement à la taxation des produits du cannabis* (le Règlement modificatif) modifie des règlements en vigueur pris en vertu de la Loi et de la *Loi sur la taxe d'accise* en vue de ce qui suit :

- effectuer certaines modifications au cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis, plus particulièrement en ce qui a trait à l'estampillage des produits du cannabis;
- codifier la décision du gouvernement de l'Ontario d'exclure les achats hors réserve de cannabis à des fins non médicales du crédit de l'Ontario et donner force juridique à cette décision.

### **Description**

Le Règlement modificatif comprend des modifications aux règlements suivants :

#### **Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés**

Le *Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés* définit les catégories de personnes qui ont le droit de transporter des produits du tabac ou des produits du cannabis non estampillés.

Tous les produits du cannabis qui quittent les locaux d'un titulaire de licence de cannabis pour entrer sur le marché canadien de la vente au détail doivent porter un timbre d'accise. Pour les provinces ou territoires participant au cadre coordonné du droit d'accise, les timbres d'accise ont des couleurs et des mentions déterminées indiquant le marché provincial ou territorial auquel il est destiné à être vendu.

Currently, the excise duty framework generally prohibits individuals, or any entity that does not have a cannabis licence from the Canada Revenue Agency (CRA), from possessing cannabis products in a jurisdiction that are not stamped for that jurisdiction (i.e. cannabis products bearing a stamp that is not the stamp of the province or territory in which the individual is located or in which the entity operates). Entities not licensed by the CRA are only authorized to possess and trade in cannabis products that are specifically stamped for the province or territory in which they operate.

#### *Holders of a licence for sale for medical purposes*

Amendments to the *Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped* provide that those entities that hold a licence for sale for medical purposes from Health Canada, as issued under section 62 of the *Cannabis Act* and in line with the *Cannabis Regulations*, are permitted to possess in a jurisdiction cannabis products stamped for a different jurisdiction.

#### *Authorized out-of-province retailers*

Where a province or territory allows retailers located in other provinces or territories to make sales of cannabis products to their residents, amendments to the *Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped* provide that these out of province/territory retailers are permitted to possess cannabis products stamped for that province or territory in the jurisdiction in which it operates. This exemption would be limited to the possession of cannabis products stamped for the jurisdictions in which the retailer is permitted to make sales. For example, if a retailer located in Province X is authorized by Province Y to also make sales of cannabis products to residents of Province Y, the retailer will be permitted to possess products stamped for either Province X or Y. That same retailer will not be permitted to possess cannabis products stamped for another province or territory participating in the coordinated excise duty framework if it is not otherwise authorized.

#### *Possession by individuals*

The *Regulations Respecting the Possession of Tobacco Products or Cannabis Products That Are Not Stamped* are also amended so that individuals are permitted to possess cannabis products for personal consumption in a

Actuellement, le cadre du droit d'accise interdit de façon générale aux particuliers, ou à toute entité qui n'est pas titulaire d'une licence de cannabis de l'Agence du revenu du Canada (ARC), d'être en possession de produits du cannabis ne portant pas l'estampillage de l'administration dans laquelle ils se trouvent (c'est-à-dire des produits du cannabis qui portent un timbre qui n'est pas celui de la province ou du territoire dans lequel le particulier se trouve ou l'entité exerce ses activités). Les entités non titulaires d'une licence délivrée par l'ARC ne sont autorisées à posséder des produits du cannabis, et à en faire le commerce, que s'ils sont particulièrement estampillés pour la province ou le territoire dans lequel les entités exercent leurs activités.

#### *Titulaires d'une licence autorisant la vente à des fins médicales*

Les modifications au *Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés* prévoient que les entités titulaires d'une licence autorisant la vente à des fins médicales de Santé Canada, délivrée en vertu de l'article 62 de la *Loi sur le cannabis* et conformément au *Règlement sur le cannabis*, ont le droit de posséder des produits du cannabis dans une administration autre que celle pour laquelle ils ont été estampillés.

#### *Vendeurs au détail autorisés hors province*

Lorsqu'une province ou un territoire permet aux vendeurs au détail établis dans d'autres provinces ou territoires de vendre des produits du cannabis à leurs résidents, les modifications au *Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés* prévoient que ces vendeurs au détail hors province ou territoire ont le droit de posséder des produits du cannabis estampillés pour cette province ou ce territoire dans l'administration dans laquelle ils exercent leurs activités. Cette exemption serait limitée à la possession de produits du cannabis estampillés pour les administrations dans lesquelles le vendeur au détail a le droit de vendre des produits du cannabis. Par exemple, si un vendeur au détail établi dans une province X est aussi autorisé par la province Y à vendre des produits du cannabis aux résidents de la province Y, le vendeur au détail aura alors le droit de posséder des produits estampillés pour soit la province X soit la province Y. Ce même vendeur au détail n'aura pas le droit de posséder des produits du cannabis estampillés pour une autre province ou un autre territoire participant au cadre coordonné du droit d'accise, sauf autorisation contraire.

#### *Possession par les particuliers*

Le *Règlement sur la possession de produits du tabac ou de produits du cannabis non estampillés* est modifié de façon à ce que les particuliers aient le droit de posséder des produits du cannabis pour la consommation



jurisdiction that are stamped for a different jurisdiction, provided that the total amount of those cannabis products is equivalent to no more than 30 grams of dried cannabis as determined in accordance with the *Cannabis Act*.

#### Stamping and Marking of Tobacco and Cannabis Products Regulations

The *Stamping and Marking of Tobacco and Cannabis Products Regulations* provide rules relating to the stamping, marking and labelling of tobacco and cannabis products. Currently, only a cannabis excise stamp manufacturer, a cannabis licensee, or a person prescribed by regulations may legally possess an excise stamp that has not been affixed to a product. The *Stamping and Marking of Tobacco and Cannabis Products Regulations* are amended to permit a third party to possess cannabis excise stamps for the purpose of applying an adhesive to the stamps for a cannabis licensee. The liability or responsibility for the stamps would remain with the cannabis licensee while the stamps are in the possession of the third party.

#### Credit for Provincial Relief (HST) Regulations

The *Credit for Provincial Relief (HST) Regulations* facilitate the delivery of the relief offered by the Government of Ontario equivalent to the provincial portion of the HST for Indians in Ontario.

The existing definition “Ontario regulation” in the *Credit for Provincial Relief (HST) Regulations* refers to Ontario Regulation 317/10 entitled *Rebates for First Nations in Ontario*. That definition is amended consequential to Ontario’s decision, as announced by the province on March 28, 2018, to exclude off-reserve purchases of cannabis for non-medical purposes, once legalized, from the relief offered by Ontario for the provincial component of the HST. Such relief is generally available in respect of a supply of qualifying property or services made in Ontario to an Indian, a band or a council of a band (as defined in the *Indian Act*, R.S.C. 1985, c. I-5). Following Ontario’s announcement, Ontario made corresponding changes to the provincial regulation. As a consequence of those changes, the definition “Ontario regulation” is amended to update the date as of which the provincial regulation is to be read (in order that the definition refers to the newly modified provincial regulation).

personnelle dans une administration autre que celle pour laquelle ils ont été estampillés, pourvu que la quantité totale de ces produits du cannabis soit équivalente, selon la *Loi sur le cannabis*, à 30 grammes ou moins de cannabis séché.

#### Règlement sur l’estampillage et le marquage des produits du tabac et des produits du cannabis

Le *Règlement sur l’estampillage et le marquage des produits du tabac et des produits du cannabis* prévoit des règles liées à l’estampillage, au marquage et à l’étiquetage des produits du tabac et des produits du cannabis. Actuellement, seuls un fabricant de timbres d’accise de cannabis, un titulaire de licence de cannabis ou une personne visée par règlement peuvent légalement posséder un timbre d’accise qui n’a pas été apposé à un produit. Le *Règlement sur l’estampillage et le marquage des produits du tabac et des produits du cannabis* est modifié de façon à permettre à un tiers de posséder des timbres d’accise de cannabis afin d’y appliquer un adhésif pour un titulaire de licence de cannabis. Toute obligation ou responsabilité à l’égard des timbres incombent au titulaire de licence de cannabis pendant que les timbres sont entre les mains du tiers.

#### Règlement sur le crédit pour allègement provincial (TVH)

Le *Règlement sur le crédit pour allègement provincial (TVH)* facilite la prestation de l’allègement offert par le gouvernement de l’Ontario équivalant à la composante provinciale de la TVH pour les Indiens en Ontario.

La définition existante du « règlement de l’Ontario » figurant dans le *Règlement sur le crédit pour allègement provincial (TVH)* fait référence au Règlement de l’Ontario 317/10 intitulé *Rebates for First Nations in Ontario*. Cette définition est modifiée corrélativement à la décision de l’Ontario, annoncée par la province le 28 mars 2018, d’exclure les achats hors réserve de cannabis à des fins non médicales, à compter de sa légalisation, de l’allègement offert par l’Ontario pour la composante provinciale de la TVH. Cet allègement est généralement offert relativement à une fourniture de biens ou de services admissibles effectuée en Ontario à un Indien, à une bande ou à un conseil d’une bande (au sens de la *Loi sur les Indiens*, L.R.C. 1985, ch. I-5). Après l’annonce de l’Ontario, l’Ontario a apporté des changements correspondants au règlement provincial. Par suite de ces changements, la définition de « règlement de l’Ontario » est modifiée afin de mettre à jour l’indication de la date qui permet d’identifier la version du règlement provincial qui est applicable (afin que la définition renvoie au règlement provincial nouvellement modifié).

## Regulatory development

### *Consultation*

The Amending Regulations provide for certain changes in respect of the coordinated cannabis taxation framework, as announced by Finance Ministers in December 2017 and subsequently formalized through the signing of CCTAs, and were therefore developed in consultation with provincial and territorial governments. Additionally, the Amending Regulations are designed to reflect the provincial decision by Ontario to exclude off-reserve purchases of cannabis for non-medical purposes from the Ontario Credit, as announced by Ontario on March 28, 2018, and were developed in consultation with the Government of Ontario.

The Amending Regulations were released for consultation as part of draft regulatory and legislative proposals on September 17, 2018. Six comments were received from stakeholders or their representatives in response to this release. The amendment allowing for the possession of small amounts of cannabis products in a jurisdiction that are stamped for another jurisdiction was developed in response to one of these submissions and in consultation with provincial and territorial governments. The other comments were not directly relevant to the proposals contained in the Amending Regulations.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

For this proposal, no impacts have been identified in respect of the government's obligations in relation to Indigenous rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, modern treaties or international human rights obligations.

### *Instrument choice*

The Act allows for certain modifications to the cannabis excise duty regime to be made by way of regulation. Therefore, there is no alternative to regulations to implement this proposal.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

Pursuant to the Treasury Board of Canada Secretariat's *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*, taxes and charges, because they constitute transfers from one group to another, are not considered to be economic costs. Furthermore, the Amending Regulations will be administered and enforced as part of the cannabis

## Élaboration de règlements

### *Consultation*

Le Règlement modificatif présente certains changements relativement au cadre coordonné de taxation du cannabis, tels qu'annoncés par les ministres des Finances en décembre 2017 et officialisés par la suite par la signature des ACTC, changements qui ont été par conséquent élaborés en consultation avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. En outre, le Règlement modificatif est conçu pour refléter la décision provinciale de l'Ontario d'exclure les achats hors réserve de cannabis à des fins non médicales du crédit de l'Ontario, tel qu'il a été annoncé par l'Ontario le 28 mars 2018, et a été élaboré en consultation avec le gouvernement de l'Ontario.

Le Règlement modificatif a été publié aux fins de consultation dans le cadre de propositions réglementaires et législatives le 17 septembre 2018. Six commentaires ont été reçus des intervenants ou de leurs représentants en réponse à cette publication. La modification permettant la possession de petites quantités de produits du cannabis dans une administration autre que celle pour laquelle ils ont été estampillés a été élaborée en réponse à une de ces présentations et en consultation avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les autres commentaires n'étaient pas directement pertinents aux propositions figurant dans le Règlement modificatif.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Pour cette proposition, aucune incidence n'a été identifiée relativement aux obligations du gouvernement concernant les droits des Autochtones protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes ou les obligations internationales en matière de droits de la personne.

### *Choix de l'instrument*

La Loi permet que certaines modifications au régime du droit d'accise sur le cannabis soient effectuées par voie de règlement. Par conséquent, il n'existe aucune solution de rechange au règlement pour la mise en œuvre de cette proposition.

## Analyse de la réglementation

### *Coûts et avantages*

Conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, comme les taxes et les charges constituent des transferts d'un groupe à l'autre, ils ne sont pas considérés comme des coûts économiques. En outre, le Règlement modificatif sera administré et mis

excise duty regime under the Act, so there are no incremental costs for their administration and enforcement.

#### *Small business lens*

The small business lens does not apply, because the Amending Regulations do not result in new incremental compliance or administrative costs for small businesses.

#### *“One-for-One” Rule*

Pursuant to the Treasury Board of Canada Secretariat’s *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*, taxes and charges, because they constitute transfers from one group to another, are not considered to be compliance or administrative costs. Accordingly, the Amending Regulations do not increase or decrease the level of administration burden imposed on business, and therefore the “One-for-One” Rule does not apply.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Amending Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *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+)*

No GBA+ impacts have been identified for this proposal.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Amending Regulations will be implemented, administered and enforced by the Canada Revenue Agency as part of the cannabis excise duty regime.

en application dans le cadre du régime du droit d’accise sur le cannabis en vertu de la Loi, si bien que son administration et sa mise en application n’entraîneront aucun coût différentiel.

#### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car le Règlement modificatif n’entraîne aucun nouveau coût différentiel de conformité ni aucuns frais administratifs pour les petites entreprises.

#### *Règle du « un pour un »*

Conformément au *Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, comme les taxes et les charges constituent des transferts d’un groupe à l’autre, ils ne sont pas considérés comme des coûts de conformité ou administratifs. Par conséquent, le Règlement modificatif ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau du fardeau administratif imposé aux entreprises, ce qui fait que la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Règlement modificatif n’est lié ni à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d’un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

#### *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 révélé qu’une évaluation environnementale stratégique n’était pas nécessaire.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Aucune incidence liée à une ACS+ n’a été rapportée pour cette proposition.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le Règlement modificatif sera mis en œuvre, administré et mis en application par l’Agence du revenu du Canada dans le cadre du régime du droit d’accise sur le cannabis.

**Contacts**

Gregory Smart  
Sales Tax Division  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-3794

Ron Hagmann  
Excise and GST/HST Rulings Directorate  
Canada Revenue Agency  
Place de Ville, Tower A, 9th Floor  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: 613-670-7360

**Personnes-ressources**

Gregory Smart  
Division de la taxe de vente  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-3794

Ron Hagmann  
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH  
Agence du revenu du Canada  
Place de Ville, tour A, 9<sup>e</sup> étage  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone : 613-670-7360

Registration  
SOR/2019-78 March 26, 2019

EXCISE ACT, 2001

P.C. 2019-217 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to sections 304<sup>a</sup> and 304.1<sup>b</sup> of the *Excise Act, 2001*<sup>c</sup>, makes the annexed *Excise Duties on Cannabis Regulations*.

**Excise Duties on Cannabis Regulations**

## Interpretation

### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Excise Act, 2001*. (*Loi*)

**base amount** means, in respect of a cannabis product and a listed specified province,

(a) if the cannabis product is delivered or made available to a person that obtains it otherwise than by means of a purchase, the fair market value of the cannabis product; and

(b) in any other case, the amount determined by the formula

$$[(A - B) - C] \times [100\% / (100\% + D)]$$

where

**A** is the total determined for A in paragraph (a) of the definition *dutiable amount* in section 2 of the Act in respect of the cannabis product,

**B** is the total determined under section 1 of Schedule 7 to the Act in respect of the cannabis product,

**C** is

(i) if the listed specified province is Ontario, the amount determined under section 1 of Schedule 1 in respect of the cannabis product,

(ii) if the listed specified province is New Brunswick, the amount determined under section 1 of Schedule 4 in respect of the cannabis product,

Enregistrement  
DORS/2019-78 Le 26 mars 2019

LOI DE 2001 SUR L'ACCISE

C.P. 2019-217 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 304<sup>a</sup> et 304.1<sup>b</sup> de la *Loi de 2001 sur l'accise*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement concernant les droits d'accise sur le cannabis*, ci-après.

**Règlement concernant les droits d'accise sur le cannabis**

## Définitions

### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**Loi** La *Loi de 2001 sur l'accise*. (*Act*)

**montant de base** S'entend, relativement à un produit du cannabis et à une province déterminée désignée :

a) si le produit du cannabis est livré à une personne qui l'obtient autrement que par l'achat ou est mis à sa disposition, de la juste valeur marchande du produit du cannabis;

b) dans les autres cas, de la somme obtenue au moyen de la formule suivante :

$$[(A - B) - C] \times [100\% / (100\% + D)]$$

où

**A** représente la valeur de l'élément A de la formule figurant à l'alinéa a) de la définition de *somme passible de droits* à l'article 2 de la Loi relativement au produit du cannabis;

**B** le total déterminé selon l'article 1 de l'annexe 7 de la Loi relativement au produit du cannabis;

**C**

i) si la province déterminée désignée est l'Ontario, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 1,

ii) si la province déterminée désignée est le Nouveau-Brunswick, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 4,

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 91

<sup>b</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 92

<sup>c</sup> S.C. 2002, c. 22

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 91

<sup>b</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 92

<sup>c</sup> L.C. 2002, ch. 22

**(iii)** if the listed specified province is Prince Edward Island, the amount determined under section 1 of Schedule 6 in respect of the cannabis product,

**(iv)** if the listed specified province is Saskatchewan, the amount determined under section 1 of Schedule 7 in respect of the cannabis product,

**(v)** if the listed specified province is Alberta, the amount determined under section 1 of Schedule 8 in respect of the cannabis product,

**(vi)** if the listed specified province is Newfoundland and Labrador, the amount determined under section 1 of Schedule 9 in respect of the cannabis product, and

**(vii)** if the listed specified province is Nunavut, the amount determined under section 1 of Schedule 12 in respect of the cannabis product, and

**D** is

**(i)** if the listed specified province is Ontario, the percentage set out in section 5 of Schedule 1,

**(ii)** if the listed specified province is New Brunswick, the percentage set out in section 5 of Schedule 4,

**(iii)** if the listed specified province is Prince Edward Island, the percentage set out in section 5 of Schedule 6,

**(iv)** if the listed specified province is Saskatchewan, the percentage set out in section 5 of Schedule 7,

**(v)** if the listed specified province is Alberta, the percentage set out in section 5 of Schedule 8,

**(vi)** if the listed specified province is Newfoundland and Labrador, the percentage set out in section 5 of Schedule 9, and

**(vii)** if the listed specified province is Nunavut, the percentage set out in section 5 of Schedule 12. (*montant de base*)

**listed specified province** means any of the following specified provinces:

- (a)** Ontario;
- (b)** New Brunswick;
- (c)** Prince Edward Island;
- (d)** Saskatchewan;
- (e)** Alberta;

**iii)** si la province déterminée désignée est l'Île-du-Prince-Édouard, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 6,

**iv)** si la province déterminée désignée est la Saskatchewan, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 7,

**v)** si la province déterminée désignée est l'Alberta, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 8,

**vi)** si la province déterminée désignée est Terre-Neuve-et-Labrador, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 9,

**vii)** si la province déterminée désignée est le Nunavut, le total déterminé relativement au produit du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 12;

**D**

**i)** si la province déterminée désignée est l'Ontario, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 1,

**ii)** si la province déterminée désignée est le Nouveau-Brunswick, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 4,

**iii)** si la province déterminée désignée est l'Île-du-Prince-Édouard, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 6,

**iv)** si la province déterminée désignée est la Saskatchewan, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 7,

**v)** si la province déterminée désignée est l'Alberta, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 8,

**vi)** si la province déterminée désignée est Terre-Neuve-et-Labrador, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 9,

**vii)** si la province déterminée désignée est le Nunavut, le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 12. (*base amount*)

**province déterminée désignée** L'une ou l'autre des provinces déterminées suivantes :

- a)** l'Ontario;
- b)** le Nouveau-Brunswick;
- c)** l'Île-du-Prince-Édouard;
- d)** la Saskatchewan;
- e)** l'Alberta;

- (f) Newfoundland and Labrador; and
- (g) Nunavut. (*province déterminée désignée*)

## Cannabis Product Definition

### Cannabis product — exclusions

**2** For the purposes of the definition *cannabis product* in section 2 of the Act, the following substances, materials or things are not included:

- (a) a *test kit*, as defined in subsection 1(2) of the *Cannabis Regulations*, for which a registration number has been issued, but not cancelled, under those Regulations; and
- (b) a reference standard, being a highly purified and standardized form of a given substance used as a measurement base to confirm the identity, strength, quality or purity of a substance,
  - (i) that contains a known quantity or concentration of a chemical component of cannabis, such as cannabidiol, cannabidiolic acid, delta-9-tetrahydrocannabinolic acid or THC,
  - (ii) that is designed to be used during the course of a chemical or analytical procedure for a medical, laboratory, industrial, educational, law administration or enforcement, or research purpose, and
  - (iii) that is not intended to be consumed or administered.

## Additional Cannabis Duty

### Dutiable amount — prescribed percentage

**3 (1)** For the purposes of subparagraph (i) of the description of C in paragraph (a) of the definition *dutiable amount* in section 2 of the Act, the prescribed percentage in respect of a specified province is

- (a) in the case of Ontario, the total of
  - (i) the percentage set out in section 2 of Schedule 1, and
  - (ii) the percentage set out in section 5 of Schedule 1;
- (b) in the case of Quebec, the percentage set out in section 2 of Schedule 2;
- (c) in the case of Nova Scotia, the percentage set out in section 2 of Schedule 3;

- (f) Terre-Neuve-et-Labrador;
- (g) le Nunavut. (*listed specified province*)

## Définition de produit du cannabis

### Produit du cannabis — exclusions

**2** Pour l'application de la définition de *produit du cannabis* à l'article 2 de la Loi, les substances, matières ou choses suivantes sont exclues :

- (a) un *nécessaire d'essai* au sens du paragraphe 1(2) du *Règlement sur le cannabis* pour lequel un numéro d'enregistrement a été émis, mais n'a pas été annulé, en vertu de ce règlement;
- (b) un étalon de référence — substance donnée hautement purifiée et normalisée qui sert de base de mesure pour confirmer l'identité, le dosage, la qualité ou la pureté d'une substance — qui, à la fois :
  - (i) contient une quantité ou une concentration connue d'un élément chimique du cannabis, tels le cannabidiol, l'acide cannabidiolique, l'acide delta-9-tétrahydrocannabinolique ou le THC,
  - (ii) est destiné à être utilisé dans un processus chimique ou analytique à des fins médicales, industrielles, éducatives, pour des travaux de laboratoire ou de recherche ou pour l'exécution ou le contrôle d'application de la loi,
  - (iii) n'est pas destiné à être consommé ni à être administré.

## Droit additionnel sur le cannabis

### Somme passible de droits — pourcentage visé par règlement

**3 (1)** Pour l'application du sous-alinéa (i) de l'élément C de la formule figurant à l'alinéa a) de la définition de *somme passible de droits* à l'article 2 de la Loi, le pourcentage visé par règlement relativement à une province déterminée est,

- (a) dans le cas de l'Ontario, la somme des pourcentages suivants :
  - (i) le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 1,
  - (ii) le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 1;
- (b) dans le cas du Québec, le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 2;
- (c) dans le cas de la Nouvelle-Écosse, le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 3;

- (d)** in the case of New Brunswick, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 4, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 4;
- (e)** in the case of British Columbia, the percentage set out in section 2 of Schedule 5;
- (f)** in the case of Prince Edward Island, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 6, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 6;
- (g)** in the case of Saskatchewan, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 7, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 7;
- (h)** in the case of Alberta, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 8, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 8;
- (i)** in the case of Newfoundland and Labrador, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 9, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 9;
- (j)** in the case of Yukon, the percentage set out in section 2 of Schedule 10;
- (k)** in the case of the Northwest Territories, the percentage set out in section 2 of Schedule 11; and
- (l)** in the case of Nunavut, the total of
- (i)** the percentage set out in section 2 of Schedule 12, and
  - (ii)** the percentage set out in section 5 of Schedule 12.
- d)** dans le cas du Nouveau-Brunswick, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 4,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 4;
- e)** dans le cas de la Colombie-Britannique, le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 5;
- f)** dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 6,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 6;
- g)** dans le cas de la Saskatchewan, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 7,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 7;
- h)** dans le cas de l'Alberta, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 8,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 8;
- i)** dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 9,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 9;
- j)** dans le cas du Yukon, le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 10;
- k)** dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 11;
- l)** dans le cas du Nunavut, la somme des pourcentages suivants :
- (i)** le pourcentage prévu à l'article 2 de l'annexe 12,
  - (ii)** le pourcentage prévu à l'article 5 de l'annexe 12.



**Dutiable amount — prescribed circumstances**

**(2)** For the purposes of paragraph (b) of the definition *dutiable amount* in section 2 of the Act, if a cannabis product is delivered or made available in a specified province to a person that obtains it otherwise than by means of a purchase and if an amount in respect of the cannabis product is to be determined under any of sections 2 and 6 of Schedules 1, 4, 6 to 9 and 12 and section 2 of Schedules 2, 3, 5, 10 and 11, the dutiable amount of the cannabis product is equal to the fair market value of the cannabis product.

**Specified province**

**4** For the purposes of the definition *specified province* in section 2 of the Act, the following provinces are prescribed:

- (a)** Ontario;
- (b)** Quebec;
- (c)** Nova Scotia;
- (d)** New Brunswick;
- (e)** British Columbia;
- (f)** Prince Edward Island;
- (g)** Saskatchewan;
- (h)** Alberta;
- (i)** Newfoundland and Labrador;
- (j)** Yukon;
- (k)** the Northwest Territories; and
- (l)** Nunavut.

**Subsections 158.2(1) and 158.27(3) of Act — prescribed circumstances**

**5 (1)** For the purposes of subsections 158.2(1) and 158.27(3) of the Act, a duty in respect of a specified province is imposed under those subsections on cannabis products produced in Canada if the cannabis products are for consumption, use or sale to consumers in the specified province.

**Subsections 158.2(1) and 158.27(3) of Act — calculation of duty**

**(2)** For the purposes of subsections 158.2(1) and 158.27(3) of the Act, the amount of duty imposed under those subsections in respect of cannabis products produced in

**Somme passible de droits — circonstances prévues par règlement**

**(2)** Pour l'application de l'alinéa b) de la définition *somme passible de droits* à l'article 2 de la Loi, si un produit du cannabis est livré à une personne qui l'obtient autrement que par l'achat, ou est mis à sa disposition, dans une province déterminée et si un montant relativement au produit du cannabis est à déterminer en vertu des articles 2 ou 6 des annexes 1, 4, 6 à 9 ou 12 ou de l'article 2 des annexes 2, 3, 5, 10 ou 11, la somme passible de droits du produit du cannabis est égale à la juste valeur marchande du produit du cannabis.

**Province déterminée**

**4** Sont visées pour l'application de la définition de *province déterminée* à l'article 2 de la Loi les provinces suivantes :

- a)** l'Ontario;
- b)** le Québec;
- c)** la Nouvelle-Écosse;
- d)** le Nouveau-Brunswick;
- e)** la Colombie-Britannique;
- f)** l'Île-du-Prince-Édouard;
- g)** la Saskatchewan;
- h)** l'Alberta;
- i)** Terre-Neuve-et-Labrador;
- j)** le Yukon;
- k)** les Territoires du Nord-Ouest;
- l)** le Nunavut.

**Paragraphe 158.2(1) et 158.27(3) de la Loi — circonstances prévues par règlement**

**5 (1)** Pour l'application des paragraphes 158.2(1) et 158.27(3) de la Loi, un droit relativement à une province déterminée est imposé en vertu de ces paragraphes sur les produits du cannabis produits au Canada s'ils sont destinés à la consommation, à l'utilisation ou à la vente aux consommateurs dans la province déterminée.

**Paragraphe 158.2(1) et 158.27(3) de la Loi — calcul du droit**

**(2)** Pour l'application des paragraphes 158.2(1) et 158.27(3) de la Loi, le montant du droit imposé en vertu de ces paragraphes relativement aux produits du cannabis

Canada and in respect of a specified province is determined as follows:

**(a)** in the case of Ontario, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 1, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 1, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under

**(A)** section 5 of Schedule 1 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or

**(B)** section 6 of Schedule 1 in any other case;

**(b)** in the case of Quebec, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 2, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 2;

**(c)** in the case of Nova Scotia, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 3, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 3;

**(d)** in the case of New Brunswick, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 4, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 4, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under

**(A)** section 5 of Schedule 4 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or

**(B)** section 6 of Schedule 4 in any other case;

produits au Canada et relativement à une province déterminée est établi comme suit :

**a)** dans le cas de l'Ontario, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 1,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 1,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :

**(A)** l'article 5 de l'annexe 1 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),

**(B)** l'article 6 de l'annexe 1 dans les autres cas;

**b)** dans le cas du Québec, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 2,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 2;

**c)** dans le cas de la Nouvelle-Écosse, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 3,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 3;

**d)** dans le cas du Nouveau-Brunswick, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 4,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 4,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :

**(A)** l'article 5 de l'annexe 4 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),

**(B)** l'article 6 de l'annexe 4 dans les autres cas;

**(e)** in the case of British Columbia, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 5, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 5;

**(f)** in the case of Prince Edward Island, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 6, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 6, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under

**(A)** section 5 of Schedule 6 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or

**(B)** section 6 of Schedule 6 in any other case;

**(g)** in the case of Saskatchewan, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 7, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 7, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under

**(A)** section 5 of Schedule 7 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or

**(B)** section 6 of Schedule 7 in any other case;

**(h)** in the case of Alberta, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 8, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 8, and

**e)** dans le cas de la Colombie-Britannique, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 5,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 5;

**f)** dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 6,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 6,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :

**(A)** l'article 5 de l'annexe 6 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),

**(B)** l'article 6 de l'annexe 6 dans les autres cas;

**g)** dans le cas de la Saskatchewan, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 7,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 7,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :

**(A)** l'article 5 de l'annexe 7 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),

**(B)** l'article 6 de l'annexe 7 dans les autres cas;

**h)** dans le cas de l'Alberta, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 8,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 8,

- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under
- (A)** section 5 of Schedule 8 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or
- (B)** section 6 of Schedule 8 in any other case;
- (i)** in the case of Newfoundland and Labrador, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 9, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 9, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under
- (A)** section 5 of Schedule 9 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or
- (B)** section 6 of Schedule 9 in any other case;
- (j)** in the case of Yukon, the amount that is equal to the greater of
- (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 10, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 10;
- (k)** in the case of the Northwest Territories, the amount that is equal to the greater of
- (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 11, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 11; and
- (l)** in the case of Nunavut, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 12, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 2 of Schedule 12, and
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :
- (A)** l'article 5 de l'annexe 8 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),
- (B)** l'article 6 de l'annexe 8 dans les autres cas;
- i)** dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 9,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 9,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :
- (A)** l'article 5 de l'annexe 9 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),
- (B)** l'article 6 de l'annexe 9 dans les autres cas;
- j)** dans le cas du Yukon, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
- (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 10,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 10;
- k)** dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
- (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 11,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 11;
- l)** dans le cas du Nunavut, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 12,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 2 de l'annexe 12,

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under

**(A)** section 5 of Schedule 12 if the amount determined under clause (i)(A) is greater than or equal to the amount determined under clause (i)(B), or

**(B)** section 6 of Schedule 12 in any other case.

**Subsection 158.22(1) of Act — prescribed circumstances**

**6 (1)** For the purposes of subsection 158.22(1) of the Act, a duty in respect of a specified province is imposed under that subsection on imported cannabis products if the person that is liable under subsection 158.22(2) of the Act to pay the duty is resident in the specified province.

**Residence**

**(2)** For the purposes of subsection (1), a person is deemed to be resident in a province if the person is deemed under section 132.1 of the *Excise Tax Act* to be resident in that province for the purposes of Part IX of that Act.

**Subsection 158.22(1) of Act — calculation of duty**

**(3)** For the purposes of subsection 158.22(1) of the Act, the amount of duty imposed under that subsection in respect of imported cannabis products and in respect of a specified province is determined as follows:

**(a)** in the case of Ontario, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 1, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 1, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 1;

**(b)** in the case of Quebec, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 2, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 2;

**(c)** in the case of Nova Scotia, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 3, and

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon :

**(A)** l'article 5 de l'annexe 12 si le total visé à la division (i)(A) est supérieur ou égal au montant visé à la division (i)(B),

**(B)** l'article 6 de l'annexe 12 dans les autres cas.

**Paragraphe 158.22(1) de la Loi — circonstances prévues par règlement**

**6 (1)** Pour l'application du paragraphe 158.22(1) de la Loi, un droit relativement à une province déterminée est imposé en vertu de ce paragraphe sur les produits du cannabis importés si la personne qui est redevable du droit en vertu du paragraphe 158.22(2) de la Loi réside dans la province déterminée.

**Résidence**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), une personne est réputée résider dans une province si elle est réputée, en vertu de l'article 132.1 de la *Loi sur la taxe d'accise*, résider dans cette province pour l'application des dispositions de la partie IX de cette loi.

**Paragraphe 158.22(1) de la Loi — calcul du droit**

**(3)** Pour l'application du paragraphe 158.22(1) de la Loi, le montant du droit imposé en vertu de ce paragraphe relativement aux produits du cannabis importés et à une province déterminée est établi comme suit :

**a)** dans le cas de l'Ontario, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 1,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 1,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 1;

**b)** dans le cas du Québec, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 2,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 2;

**c)** dans le cas de la Nouvelle-Écosse, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 3,

- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 3;
- (d)** in the case of New Brunswick, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 4, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 4, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 4;
- (e)** in the case of British Columbia, the amount that is equal to the greater of
- (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 5, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 5;
- (f)** in the case of Prince Edward Island, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 6, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 6, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 6;
- (g)** in the case of Saskatchewan, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 7, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 7, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 7;
- (h)** in the case of Alberta, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 8, and
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 3;
- (d)** dans le cas du Nouveau-Brunswick, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 4,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 4,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 4;
- (e)** dans le cas de la Colombie-Britannique, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
- (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 5,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 5;
- (f)** dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 6,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 6,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 6;
- (g)** dans le cas de la Saskatchewan, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 7,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 7,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 7;
- (h)** dans le cas de l'Alberta, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 8,

- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 8, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 8;
- (i)** in the case of Newfoundland and Labrador, the amount that is equal to the total of
  - (i)** the amount that is the greater of
    - (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 9, and
    - (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 9, and
  - (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 9;
- (j)** in the case of Yukon, the amount that is equal to the greater of
  - (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 10, and
  - (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 10;
- (k)** in the case of the Northwest Territories, the amount that is equal to the greater of
  - (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 11, and
  - (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 11; and
- (l)** in the case of Nunavut, the amount that is equal to the total of
  - (i)** the amount that is the greater of
    - (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 12, and
    - (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 3 of Schedule 12, and
  - (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 7 of Schedule 12.

**Subsection 158.25(2) of Act — prescribed circumstances**

**7 (1)** For the purposes of subsection 158.25(2) of the Act, a duty in respect of a specified province is imposed under that subsection on cannabis products if the location of the

- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 8,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 8;
- i)** dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
  - (i)** le plus élevé des éléments suivants :
    - (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 9,
    - (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 9,
  - (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 9;
- j)** dans le cas du Yukon, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
  - (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 10,
  - (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 10;
- k)** dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
  - (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 11,
  - (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 11;
- l)** dans le cas du Nunavut, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
  - (i)** le plus élevé des éléments suivants :
    - (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 12,
    - (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 3 de l'annexe 12,
  - (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 7 de l'annexe 12.

**Paragraphe 158.25(2) de la Loi — circonstances prévues par règlement**

**7 (1)** Pour l'application du paragraphe 158.25(2) de la Loi, un droit relativement à une province déterminée est imposé en vertu de ce paragraphe sur les produits du

cannabis products at the particular time referred to in that subsection is in the specified province.

**Subsection 158.26(2) of Act — prescribed circumstances**

**(2)** For the purposes of subsection 158.26(2) of the Act, a duty in respect of a specified province is imposed under that subsection on cannabis products that cannot be accounted for if the last known location of the cannabis products before the particular time referred to in that subsection is in the specified province.

**Subsections 158.25(2) and 158.26(2) of Act — calculation of duty**

**(3)** For the purposes of subsections 158.25(2) and 158.26(2) of the Act, the amount of duty imposed under those subsections in respect of cannabis products and a specified province is determined as follows:

**(a)** in the case of Ontario, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 1, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 1, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 1;

**(b)** in the case of Quebec, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 2, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 2;

**(c)** in the case of Nova Scotia, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 3, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 3;

**(d)** in the case of New Brunswick, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 4, and

cannabis si les produits du cannabis se trouvent, au moment donné mentionné à ce paragraphe, dans la province déterminée.

**Paragraphe 158.26(2) de la Loi — circonstances prévues par règlement**

**(2)** Pour l'application du paragraphe 158.26(2) de la Loi, un droit relativement à une province déterminée est imposé en vertu de ce paragraphe sur les produits du cannabis égarés si le dernier lieu connu où se trouvaient les produits du cannabis avant le moment donné mentionné à ce paragraphe est situé dans la province déterminée.

**Paragrapes 158.25(2) et 158.26(2) de la Loi — calcul du droit**

**(3)** Pour l'application des paragraphes 158.25(2) et 158.26(2) de la Loi, le montant du droit imposé en vertu de ces paragraphes relativement aux produits du cannabis et à une province déterminée est établi comme suit :

**a)** dans le cas de l'Ontario, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 1,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 1,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 1;

**b)** dans le cas du Québec, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 2,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 2;

**c)** dans le cas de la Nouvelle-Écosse, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 3,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 3;

**d)** dans le cas du Nouveau-Brunswick, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 4,



- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 4, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 4;
- (e)** in the case of British Columbia, the amount that is equal to the greater of
- (i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 5, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 5;
- (f)** in the case of Prince Edward Island, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 6, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 6, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 6;
- (g)** in the case of Saskatchewan, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 7, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 7, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 7;
- (h)** in the case of Alberta, the amount that is equal to the total of
- (i)** the amount that is the greater of
- (A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 8, and
- (B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 8, and
- (ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 8;
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 4,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 4;
- e)** dans le cas de la Colombie-Britannique, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :
- (i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 5,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 5;
- f)** dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 6,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 6,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 6;
- g)** dans le cas de la Saskatchewan, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 7,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 7,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 7;
- h)** dans le cas de l'Alberta, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :
- (i)** le plus élevé des éléments suivants :
- (A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 8,
- (B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 8,
- (ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 8;

**(i)** in the case of Newfoundland and Labrador, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 9, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 9, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 9;

**(j)** in the case of Yukon, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 10, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 10;

**(k)** in the case of the Northwest Territories, the amount that is equal to the greater of

**(i)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 11, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 11; and

**(l)** in the case of Nunavut, the amount that is equal to the total of

**(i)** the amount that is the greater of

**(A)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 1 of Schedule 12, and

**(B)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 4 of Schedule 12, and

**(ii)** the amount determined in respect of the cannabis products under section 8 of Schedule 12.

#### **Prescribed specified provinces — offences**

**8** For the purposes of subparagraph (i) of the description of C in paragraph 218.1(2)(a) of the Act and subparagraph (i) of the description of C in paragraph 218.1(3)(a) of the Act, the listed specified provinces are prescribed.

#### **Prescribed specified provinces — penalties**

**9** For the purposes of paragraph (a) of the description of C in section 233.1 of the Act, paragraph (a) of the

**i)** dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 9,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 9,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 9;

**j)** dans le cas du Yukon, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 10,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 10;

**k)** dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, le montant qui correspond au plus élevé des éléments suivants :

**(i)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 11,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 11;

**l)** dans le cas du Nunavut, le montant qui correspond à la somme des éléments suivants :

**(i)** le plus élevé des éléments suivants :

**(A)** le total déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 1 de l'annexe 12,

**(B)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 4 de l'annexe 12,

**(ii)** le montant déterminé relativement aux produits du cannabis selon l'article 8 de l'annexe 12.

#### **Provinces déterminées visées par règlement — infractions**

**8** Pour l'application du sous-alinéa (i) de l'élément C de la formule figurant à l'alinéa 218.1(2)a) de la Loi et du sous-alinéa (i) de l'élément C de la formule figurant à l'alinéa 218.1(3)a) de la Loi, sont des provinces visées par règlement les provinces déterminées désignées.

#### **Provinces déterminées visées par règlement — pénalités**

**9** Pour l'application de l'alinéa a) de l'élément C de la formule figurant à l'article 233.1 de la Loi, de l'alinéa a) de

description of C in section 234.1 of the Act and subparagraph 238.1(2)(b)(iii) of the Act, the listed specified provinces are prescribed.

## Coming into Force

### September 17, 2018

**10 (1)** These Regulations, except for sections 2 and 8, are deemed to have come into force on September 17, 2018, except that, before October 17, 2018, section 9 is to be read without reference to “paragraph (a) of the description of C in section 234.1 of the Act”.

### June 21, 2018

**(2)** Section 2 is deemed to have come into force on June 21, 2018, except that, before October 17, 2018, paragraph 2(a) is to be read as follows:

**(a)** a *test kit*, as defined in subsection 2(1) of the *Narcotic Control Regulations*, that contains cannabis and for which a registration number has been issued, but not cancelled, under those Regulations; and

### Publication

**(3)** Section 8 comes into force on the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*.

### SCHEDULE 1

(Section 1 and paragraphs 3(1)(a), 5(2)(a), 6(3)(a) and 7(3)(a))

## Additional Cannabis Duty in Respect of Ontario

**1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

**(a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

l'élément C de la formule figurant à l'article 234.1 de la Loi et du sous-alinéa 238.1(2)(b)(iii) de la Loi, sont des provinces visées par règlement les provinces déterminées désignées.

## Entrée en vigueur

### 17 septembre 2018

**10 (1)** Le présent règlement, sauf les articles 2 et 8, est réputé être entré en vigueur le 17 septembre 2018. Toutefois, avant le 17 octobre 2018, l'article 9 s'applique compte non tenu de son passage “de l'alinéa a) de l'élément C de la formule figurant à l'article 234.1 de la Loi”.

### 21 juin 2018

**(2)** L'article 2 est réputé être entré en vigueur le 21 juin 2018. Toutefois, avant le 17 octobre 2018, l'alinéa 2a) est réputé avoir le libellé suivant :

**a)** un *nécessaire d'essai*, au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement concernant les stupéfiants*, qui contient du cannabis et pour lequel un numéro d'enregistrement a été émis, mais n'a pas été annulé, en vertu de ce règlement;

### Publication

**(3)** L'article 8 entre en vigueur le jour de la publication du présent règlement dans la *Gazette du Canada*.

### ANNEXE 1

(Article 1 et alinéas 3(1)(a), 5(2)(a), 6(3)(a) et 7(3)(a))

## Droit additionnel sur le cannabis relativement à l'Ontario

**1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

**a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Ontario by 3.9%.

**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 3.9%.

**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 3.9%.

**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 3.9%.

## SCHEDULE 2

(Paragraphs 3(1)(b), 5(2)(b), 6(3)(b) and 7(3)(b))

# Additional Cannabis Duty in Respect of Quebec

**1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

**(a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour l'Ontario par 3,9 %.

**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 3,9 %.

**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 3,9 %.

**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 3,9 %.

## ANNEXE 2

(Alinéas 3(1)(b), 5(2)(b), 6(3)(b) et 7(3)(b))

# Droit additionnel sur le cannabis relativement au Québec

**1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

**a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

**SCHEDULE 3**

(Paragraphs 3(1)(c), 5(2)(c), 6(3)(c) and 7(3)(c))

**Additional Cannabis Duty in Respect of Nova Scotia****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.**SCHEDULE 4**

(Section 1 and paragraphs 3(1)(d), 5(2)(d), 6(3)(d) and 7(3)(d))

**Additional Cannabis Duty in Respect of New Brunswick****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**ANNEXE 3**

(Alinéas 3(1)(c), 5(2)(c), 6(3)(c) et 7(3)(c))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement à la Nouvelle-Écosse****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.**ANNEXE 4**

(Article 1 et alinéas 3(1)(d), 5(2)(d), 6(3)(d) et 7(3)(d))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement au Nouveau-Brunswick****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for New Brunswick by 0%.

**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 0%.

**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 0%.

**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 0%.

#### **SCHEDULE 5**

(Paragraphs 3(1)(e), 5(2)(e), 6(3)(e) and 7(3)(e))

## **Additional Cannabis Duty in Respect of British Columbia**

**1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

**(a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour le Nouveau-Brunswick par 0 %.

**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 0 %.

**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 0 %.

**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 0 %.

#### **ANNEXE 5**

(Alinéas 3(1)e), 5(2)e), 6(3)e) et 7(3)e))

## **Droit additionnel sur le cannabis relativement à la Colombie-Britannique**

**1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

**a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

## **SCHEDULE 6**

(Section 1 and paragraphs 3(1)(f), 5(2)(f), 6(3)(f) and 7(3)(f))

# **Additional Cannabis Duty in Respect of Prince Edward Island**

**1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Prince Edward Island by 0%.

**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 0%.

**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 0%.

**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 0%.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

## **ANNEXE 6**

(Article 1 et alinéas 3(1)f), 5(2)f), 6(3)f) et 7(3)f))

# **Droit additionnel sur le cannabis relativement à l'Île-du-Prince-Édouard**

**1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour l'Île-du-Prince-Édouard par 0 %.

**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 0 %.

**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 0 %.

**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 0 %.

**SCHEDULE 7**

(Section 1 and paragraphs 3(1)(g), 5(2)(g), 6(3)(g) and 7(3)(g))

**Additional Cannabis Duty in Respect of Saskatchewan****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Saskatchewan by 6.45%.**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 6.45%.**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 6.45%.**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 6.45%.**ANNEXE 7**

(Article 1 et alinéas 3(1)g), 5(2)g), 6(3)g) et 7(3)g))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement à la Saskatchewan****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour la Saskatchewan par 6,45 %.**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 6,45 %.**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 6,45 %.**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 6,45 %.



**SCHEDULE 8**

(Section 1 and paragraphs 3(1)(h), 5(2)(h), 6(3)(h) and 7(3)(h))

**Additional Cannabis Duty in Respect of Alberta****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Alberta by 16.8%.**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 16.8%.**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 16.8%.**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 16.8%.**ANNEXE 8**

(Article 1 et alinéas 3(1)h), 5(2)h), 6(3)h) et 7(3)h))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement à l'Alberta****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour l'Alberta par 16,8 %.**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 16,8 %.**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 16,8 %.**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 16,8 %.

**SCHEDULE 9**

(Section 1 and paragraphs 3(1)(i), 5(2)(i), 6(3)(i) and 7(3)(i))

**Additional Cannabis Duty in Respect of Newfoundland and Labrador****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Newfoundland and Labrador by 0%.**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 0%.**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 0%.**8** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 0%.**ANNEXE 9**

(Article 1 et alinéas 3(1)(i), 5(2)(i), 6(3)(i) et 7(3)(i))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement à Terre-Neuve-et-Labrador****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour Terre-Neuve-et-Labrador par 0 %.**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 0 %.**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 0 %.**8** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 0 %.

**SCHEDULE 10**

(Paragraphs 3(1)(j), 5(2)(j), 6(3)(j) and 7(3)(j))

**Additional Cannabis Duty in Respect of Yukon****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and
- (d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.**SCHEDULE 11**

(Paragraphs 3(1)(k), 5(2)(k), 6(3)(k) and 7(3)(k))

**Additional Cannabis Duty in Respect of the Northwest Territories****1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

- (a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,
- (c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**ANNEXE 10**

(Alinéas 3(1)(j), 5(2)(j), 6(3)(j) et 7(3)(j))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement au Yukon****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.**ANNEXE 11**

(Alinéas 3(1)(k), 5(2)(k), 6(3)(k) et 7(3)(k))

**Droit additionnel sur le cannabis relativement aux Territoires du Nord-Ouest****1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

- a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;
- c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

## SCHEDULE 12

(Section 1 and paragraphs 3(1)(l), 5(2)(l), 6(3)(l) and 7(3)(l))

# Additional Cannabis Duty in Respect of Nunavut

**1** Any cannabis product produced in Canada or imported: the amount equal to the total of

**(a)** \$0.75 per gram of flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(b)** \$0.225 per gram of non-flowering material included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product,

**(c)** \$0.75 per viable seed included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product, and

**(d)** \$0.75 per vegetative cannabis plant included in the cannabis product or used in the production of the cannabis product.

**2** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 7.5%.

**3** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 7.5%.

**4** Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 7.5%.

**5** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the base amount for the cannabis product and for Nunavut by 19.3%.

**6** Any cannabis product produced in Canada: the amount obtained by multiplying the dutiable amount for the cannabis product by 19.3%.

**7** Any imported cannabis product: the amount obtained by multiplying the value of the cannabis product by 19.3%.

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

## ANNEXE 12

(Article 1 et alinéas 3(1)(l), 5(2)(l), 6(3)(l) et 7(3)(l))

# Droit additionnel sur le cannabis relativement au Nunavut

**1** Tout produit du cannabis produit au Canada ou importé, le total des montants suivants :

**a)** 0,75 \$ le gramme de matière florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**b)** 0,225 \$ le gramme de matière non florifère incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**c)** 0,75 \$ la graine viable incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis;

**d)** 0,75 \$ la plante de cannabis à l'état végétatif incluse dans le produit du cannabis ou utilisée dans la production du produit du cannabis.

**2** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 7,5 %.

**3** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 7,5 %.

**4** Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 7,5 %.

**5** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant le montant de base pour le produit du cannabis et pour le Nunavut par 19,3 %.

**6** Tout produit du cannabis produit au Canada : le montant obtenu en multipliant la somme passible de droits pour le produit du cannabis par 19,3 %.

**7** Tout produit du cannabis importé : le montant obtenu en multipliant la valeur du produit du cannabis par 19,3 %.

8 Any cannabis product taken for use or unaccounted for: the amount obtained by multiplying the fair market value of the cannabis product by 19.3%.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Issues

On October 17, 2018, cannabis for non-medical purposes became available for legal retail sale in Canada. In connection with legalization, regulations are required to implement the coordinated cannabis taxation framework that was agreed upon in principle by most federal, provincial and territorial Finance Ministers in December 2017, and formalized through the signing of Coordinated Cannabis Taxation Agreements (CCTAs) with most provincial and territorial governments. As well, in order to ensure the proper functioning of the excise duty framework for cannabis products and to respond to issues brought to the attention of the Department of Finance Canada by taxpayers and their representatives or by the Canada Revenue Agency, certain modifications to this framework need to be made by way of regulation.

### Background

An additional duty on cannabis products is to be imposed in coordinated provinces and territories (i.e. provinces and territories that have entered into a CCTA with Canada) under federal legislation and administration. The CCTAs are federal-provincial and federal-territorial agreements that detail the parameters, including the rates of the additional cannabis duties, agreed upon between the coordinated parties to govern the imposition of the cannabis duties in the coordinated provinces and territories. Among other things, the CCTAs stipulate that the tax base for the federal cannabis duty and for the additional cannabis duty in respect of the coordinated province or territory is to remain common. The *Excise Act, 2001* (the Act) provides that the rates for this additional duty and the circumstances under which this additional duty applies are to be set out in regulation. As well, the Act provides that certain modifications to the excise duty framework for cannabis products may be made by way of regulation.

8 Tout produit du cannabis utilisé pour soi ou égaré : le montant obtenu en multipliant la juste valeur marchande du produit du cannabis par 19,3 %.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

La vente au détail du cannabis à des fins non médicales est devenue légale au Canada le 17 octobre 2018. Conjointement à la légalisation, un règlement est requis pour mettre en œuvre le cadre coordonné de taxation du cannabis, qui a obtenu l'accord de principe de la plupart des ministres des Finances fédéral, provinciaux et territoriaux en décembre 2017 et qui a été officialisé par la signature d'accords de coordination de la taxation du cannabis (ACTC) avec la plupart des gouvernements provinciaux et territoriaux. De plus, afin d'assurer le bon fonctionnement du cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis et de répondre aux problèmes portés à l'attention du ministère des Finances Canada par les contribuables et leurs représentants ou par l'Agence du revenu du Canada, certaines modifications à ce cadre doivent être effectuées par voie de règlement.

### Contexte

Les produits du cannabis doivent être assujettis à un droit additionnel dans les provinces et territoires coordonnés (c'est-à-dire les provinces et les territoires qui ont conclu un ACTC avec le Canada) en vertu de la législation fédérale, et son application relève de l'administration fédérale. Les ACTC sont des accords entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires qui décrivent en détail les paramètres, notamment les taux des droits additionnels sur le cannabis convenus par les parties coordonnées pour régir l'imposition du droit d'accise sur le cannabis dans les provinces et territoires coordonnés. Entre autres, les ACTC stipulent que l'assiette d'imposition pour le droit fédéral sur le cannabis et le droit additionnel sur le cannabis relativement à une province ou à un territoire coordonné doit demeurer la même. La *Loi de 2001 sur l'accise* (la Loi) prévoit que les taux pour ce droit additionnel et les circonstances en vertu desquelles ce droit additionnel s'applique doivent être établis par voie de règlement. En outre, la Loi prévoit que certaines modifications au cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis peuvent être effectuées par voie de règlement.

## Objectives

The *Excise Duties on Cannabis Regulations* (the Regulations) are made under the Act to

- formalize and give legal effect to the decision of provinces and territories to join the coordinated cannabis taxation framework; and
- provide that cannabis products that are test kits or reference standards are relieved from the excise duty framework on cannabis products.

## Description

The Regulations contain rules relating to the additional cannabis duties that apply in respect of coordinated provinces and territories. In particular, the schedules to the Regulations relate to the rates of additional duty and the Regulations provide rules that are used in determining the amount of the additional duty imposed on cannabis products in respect of the coordinated provinces and territories under various sections of the Act. There is one schedule for each of the coordinated provinces and territories.

The additional cannabis duty rates for each province or territory also include the rate of a sales tax adjustment if one has been requested by the province or territory. Under the CCTAs, provinces and territories that do not impose a general sales tax, or that have a general sales tax rate that is lower than the highest prevailing provincial general sales tax rate in Canada, can request, subject to certain conditions, that Canada apply an adjustment to the additional cannabis duty to account for all or part of this difference.

The Regulations also specify the circumstances in which the additional cannabis duty in respect of a coordinated province or territory would be imposed. Generally, for cannabis products manufactured in Canada additional duties in respect of a province or territory would be imposed if the cannabis products are for consumption, use or sale to consumers in the province or territory, and for imported cannabis products additional duties in respect of a province or territory would be imposed if the person that is liable under the *Customs Act* to pay customs duties on the importation is resident in the province or territory.

The Act provides for provinces and territories to be prescribed by way of regulations in order that the appropriate method applies in the determination of the amounts of fines and penalties for certain contraventions of the Act that occur in coordinated provinces and territories. The

## Objectifs

Le *Règlement concernant les droits d'accise sur le cannabis* (le Règlement) est pris en vertu de la Loi en vue de ce qui suit :

- codifier la décision des provinces et des territoires de se joindre au cadre coordonné de taxation du cannabis et donner force juridique à cette décision;
- prévoir que les produits du cannabis qui sont des nécessaires d'essai ou des étalons de référence soient exclus du cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis.

## Description

Le Règlement contient des règles liées aux droits additionnels sur le cannabis qui s'appliquent relativement aux provinces et aux territoires coordonnés. En particulier, les annexes du Règlement sont liées aux taux du droit additionnel et le Règlement prévoit des règles qui sont utilisées pour calculer le montant du droit additionnel imposé sur les produits du cannabis relativement aux provinces et aux territoires coordonnés en vertu de divers articles de la Loi. Il y a une annexe pour chaque province et territoire coordonnés.

Les taux du droit additionnel sur le cannabis pour chaque province ou territoire incluent également le taux d'un rajustement de la taxe de vente si la province ou le territoire l'a demandé. En vertu des ACTC, les provinces et les territoires qui n'imposent pas de taxe de vente générale, ou dont le taux de la taxe de vente générale est inférieur au taux de taxe de vente générale provinciale le plus élevé qui prévaut au Canada, peuvent demander, sous réserve de certaines conditions, que le Canada applique un rajustement au droit additionnel sur le cannabis afin de tenir compte de la totalité ou d'une partie de cette différence.

Le Règlement précise également les circonstances dans lesquelles le droit additionnel sur le cannabis relativement à une province ou un territoire coordonné serait imposé. En règle générale, pour les produits du cannabis fabriqués au Canada, des droits additionnels relativement à une province ou à un territoire seraient imposés si les produits du cannabis sont destinés à la consommation, à l'utilisation ou à la vente aux consommateurs dans la province ou le territoire et, pour les produits du cannabis importés, des droits additionnels relativement à une province ou à un territoire seraient imposés si la personne qui est tenue, en vertu de la *Loi sur les douanes*, de payer les droits de douane à l'importation est résidente dans la province ou le territoire.

La Loi prévoit les provinces et les territoires qui sont visés par règlement afin que la méthode appropriée s'applique au calcul des montants des amendes et des pénalités pour certaines infractions à la Loi qui surviennent dans les provinces et les territoires coordonnés. Le Règlement vise les

Regulations prescribe the provinces and territories that have a sales tax adjustment as described above for this purpose.

The Regulations also contain certain modifications to the excise duty framework on cannabis products that the Act indicates may be made by regulation. In particular, the Regulations provide that test kits and reference standards are relieved from the cannabis taxation framework.

A test kit is an apparatus that contains a very small amount of a controlled drug or substance that is generally used to confirm the presence or concentration of that drug or substance, such as cannabis. Under the Regulations, a product containing cannabis that meets the definition of a test kit as per the *Cannabis Regulations* and for which a registration number has been issued under those Regulations is relieved from the cannabis duty framework.

A reference standard is a highly purified and standardized form of a given substance used as a measurement base to confirm the identity, strength, quality or purity of a substance. Under the Regulations, cannabis-based reference standards that are generally designed to be used for scientific or research purposes (e.g. calibrating scientific equipment), and are not intended for human consumption, are relieved from the cannabis duty framework.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

The rules in the Regulations relating to the additional cannabis duties that apply in respect of coordinated provinces and territories are designed to reflect the respective provincial and territorial decisions to join the coordinated cannabis taxation framework, as announced by Finance Ministers in December 2017 and subsequently formalized through the signing of CCTAs, and were developed in consultation with provincial and territorial governments. Finance Canada released the Regulations for consultation on September 17, 2018, along with other draft regulatory and legislative proposals relating to the taxation of cannabis. Six comments were received from stakeholders or their representatives in response to this release, none of which were directly relevant to the proposals contained in the Regulations.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

For this proposal, no impacts have been identified in respect of the government's obligations in relation to Indigenous rights protected by section 35 of the

provinces et les territoires qui ont un rajustement de la taxe de vente décrit plus haut à cette fin.

Le Règlement contient également certaines modifications au cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis qui peuvent être effectuées par voie de règlement conformément à la Loi. En particulier, le Règlement prévoit que les nécessaires d'essai et les étalons de référence sont exclus du cadre du droit sur le cannabis.

Un nécessaire d'essai est un nécessaire contenant une très faible quantité d'une drogue ou substance contrôlée qui est habituellement utilisée pour confirmer la présence ou la concentration de cette drogue ou substance, telle que le cannabis. En vertu du Règlement, un produit contenant du cannabis qui satisfait à la définition de nécessaire d'essai au sens du *Règlement sur le cannabis* et pour lequel un numéro d'enregistrement a été émis en vertu de ce règlement est exclu du cadre du droit sur le cannabis.

Un étalon de référence est une substance donnée hautement purifiée et normalisée qui sert de base de mesure pour confirmer l'identité, le dosage, la qualité ou la pureté d'une substance. En vertu du Règlement, les étalons de référence à base de cannabis qui sont généralement destinés à être utilisés à des fins scientifiques ou de recherche (par exemple pour calibrer de l'équipement scientifique) et qui ne sont pas destinés à la consommation humaine sont exclus du cadre du droit sur le cannabis.

## **Élaboration de règlements**

### *Consultation*

Les règles présentées dans le Règlement liées aux droits additionnels sur le cannabis qui s'appliquent relativement aux provinces et territoires coordonnés sont destinées à tenir compte des décisions provinciales et territoriales respectives afin de se joindre au cadre coordonné de taxation du cannabis, comme les ministres des Finances l'ont annoncé en décembre 2017 pour ensuite le formaliser par la signature des ACTC, et elles ont été élaborées en consultation avec les gouvernements provinciaux et territoriaux. Finances Canada a publié le Règlement pour consultation le 17 septembre 2018, accompagné d'autres propositions réglementaires et législatives portant sur la taxation du cannabis. Six commentaires ont été reçus de la part des intervenants ou de leurs représentants en réponse à ce communiqué, aucun ne portant directement sur les propositions contenues dans le Règlement.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Pour cette proposition, aucune incidence n'a été identifiée relativement aux obligations du gouvernement concernant les droits des Autochtones protégés par l'article 35 de

*Constitution Act, 1982*, modern treaties or international human rights obligations.

### *Instrument choice*

The Regulations are consequential to the decision of the provinces and territories to join the coordinated cannabis taxation framework. Under the CCTAs, additional cannabis duty rates in respect of the coordinated provinces and territories have been agreed to and Canada agreed to propose regulatory changes to implement them. Furthermore, the Act allows for certain modifications to the excise duty framework for cannabis products to be made by way of regulation. Therefore, there is no alternative to regulations to implement this proposal.

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

Pursuant to the Treasury Board of Canada Secretariat's *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*, taxes and charges, because they constitute transfers from one group to another, are not considered to be economic costs. Furthermore, the Regulations will be administered and enforced as part of the cannabis excise duty regime under the Act, so there are no incremental costs for their administration and enforcement.

### *Small business lens*

The small business lens does not apply, because the Regulations do not result in new incremental compliance or administrative costs for small businesses.

### *"One-for-One" Rule*

The Regulations implement the additional cannabis duties in respect of coordinated provinces and territories consequential to the provincial and territorial decisions to join the coordinated cannabis taxation framework. Overall, the coordinated cannabis taxation framework minimizes the compliance and administrative burden imposed on businesses by avoiding ongoing substantial duplicative provincial requirements.

Furthermore, as per the Treasury Board of Canada Secretariat's *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*, taxes and charges, because they constitute transfers from one group to another, are not considered to be compliance or administrative costs.

la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes ou les obligations internationales en matière de droits de la personne.

### *Choix de l'instrument*

Le Règlement donne suite à la décision des provinces et des territoires de se joindre au cadre coordonné de taxation du cannabis. En vertu des ACTC, les taux du droit additionnel sur le cannabis relativement aux provinces et aux territoires coordonnés ont été convenus et le Canada a accepté de proposer des changements réglementaires pour les mettre en œuvre. Par ailleurs, la Loi permet que certaines modifications soient apportées au cadre du droit d'accise sur les produits du cannabis par voie de règlement. Par conséquent, il n'existe aucune solution de rechange au règlement pour la mise en œuvre de cette proposition.

## **Analyse de la réglementation**

### *Coûts et avantages*

Conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, comme les taxes et les charges constituent des transferts d'un groupe à l'autre, ils ne sont pas considérés comme des coûts économiques. En outre, le Règlement sera administré et mis en application dans le cadre du régime du droit d'accise sur le cannabis en vertu de la Loi, si bien que son administration et sa mise en application n'entraîneront aucun coût différentiel.

### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le Règlement n'entraîne aucun nouveau coût différentiel de conformité ni aucuns frais administratifs pour les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

Le Règlement met en œuvre les droits additionnels sur le cannabis relativement aux provinces et territoires coordonnés pour donner suite aux décisions provinciales et territoriales de se joindre au cadre coordonné de taxation du cannabis. Sur l'ensemble, le cadre coordonné de taxation du cannabis tient au minimum le fardeau de conformité et administratif imposé aux entreprises en évitant un dédoublement permanent considérable des exigences provinciales.

En outre, conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, comme les taxes et les charges constituent des transferts d'un groupe à l'autre, ils ne sont pas considérés comme des coûts de conformité ou administratifs.



Accordingly, the Regulations do not increase or decrease the level of administration burden imposed on business, and therefore the “One-for-One” Rule does not apply.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *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+)*

No GBA+ impacts have been identified for this proposal.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Regulations will be implemented, administered and enforced by the Canada Revenue Agency and, at the border, by the Canada Border Services Agency as part of the cannabis excise duty regime.

#### **Contacts**

Gregory Smart  
Sales Tax Division  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-3794

Ron Hagmann  
Excise and GST/HST Rulings Directorate  
Canada Revenue Agency  
Place de Ville, Tower A, 9th Floor  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: 613-670-7360

Par conséquent, le Règlement ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau du fardeau administratif imposé aux entreprises, ce qui fait que la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Règlement n'est lié ni à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

#### *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 révélé qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Aucune incidence liée à une ACS+ n'a été rapportée pour cette proposition.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le Règlement sera mis en œuvre, administré et mis en application par l'Agence du revenu du Canada, et à la frontière, par l'Agence des services frontaliers du Canada dans le cadre du régime du droit d'accise sur le cannabis.

#### **Personnes-ressources**

Gregory Smart  
Division de la taxe de vente  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-3794

Ron Hagmann  
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH  
Agence du revenu du Canada  
Place de Ville, tour A, 9<sup>e</sup> étage  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone : 613-670-7360

Registration  
SOR/2019-79 March 26, 2019

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

P.C. 2019-218 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 166 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>a</sup>, taking into account, as the primary factor, the stringency of the provincial pricing mechanisms for greenhouse gas emissions, makes the annexed *Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.

**Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act**

## Amendments

**1 Part 1 of Schedule 1 to the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the heading “Provinces and Areas for the Purposes of Part 1 of the Act”:**

**Table 1**

**List of Provinces**

Item	Name of Province
1	Ontario
2	New Brunswick
3	Manitoba
4	Saskatchewan

**2 Table 1 of Part 1 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in numerical order:**

Item	Name of Province
5	Yukon
6	Nunavut

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 186

<sup>1</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 186

Enregistrement  
DORS/2019-79 Le 26 mars 2019

LOI SUR LA TARIFICATION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES GAZ À EFFET DE SERRE

C.P. 2019-218 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 166 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, tenant compte avant tout de la rigueur des systèmes provinciaux de tarification des émissions de gaz à effet de serre, prend le *Règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, ci-après.

**Règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre**

## Modifications

**1 La partie 1 de l'annexe 1 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après le titre « Provinces et zones pour l'application de la partie 1 de la loi », de ce qui suit :**

**Tableau 1**

**Liste des provinces**

Article	Nom de la province
1	Ontario
2	Nouveau-Brunswick
3	Manitoba
4	Saskatchewan

**2 Le tableau 1 de la partie 1 de l'annexe 1 de la Loi est modifié par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

Article	Nom de la province
5	Yukon
6	Nunavut

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 186

<sup>1</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 186

**3 Tables 1 to 5 of Schedule 2 to the Act are replaced with the following:**

**3 Les tableaux 1 à 5 de l'annexe 2 de la Loi sont remplacés par ce qui suit :**

**TABLE 1**

**Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2019 and ending on March 31, 2020**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0498
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0498
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0204
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0204
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0333
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0333
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0333
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0333
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0442
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0442
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0442
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0442
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0637
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0637
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0637
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0637
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0537
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0537
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0537
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0537
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0220
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0220
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0220
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0220
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0451
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0451
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0451
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0451
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0767
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0767
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0767
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0767
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0310
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0310
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0310
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0310
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0140
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0140
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0140
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0140
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0391
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0391
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0391
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0391
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0517
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0517
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0517
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0517
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0540
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0540
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0540
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0540

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	63.59
			<b>(b)</b> New Brunswick	63.59
			<b>(c)</b> Manitoba	63.59
			<b>(d)</b> Saskatchewan	63.59
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	45.03
			<b>(b)</b> New Brunswick	45.03
			<b>(c)</b> Manitoba	45.03
			<b>(d)</b> Saskatchewan	45.03
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	35.45
			<b>(b)</b> New Brunswick	35.45
			<b>(c)</b> Manitoba	35.45
			<b>(d)</b> Saskatchewan	35.45
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	39.95
			<b>(b)</b> New Brunswick	39.95
			<b>(c)</b> Manitoba	39.95
			<b>(d)</b> Saskatchewan	39.95

**TABLEAU 1****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2019 et se terminant le 31 mars 2020**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0498
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0498
2	carburacteur	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0516
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0516
3	butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0356
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0356
4	éthane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0204
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0204

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0333
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0333
			<b>c)</b> Manitoba	0,0333
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0333
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0442
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0442
			<b>c)</b> Manitoba	0,0442
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0442
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0637
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0637
			<b>c)</b> Manitoba	0,0637
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0637
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0537
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0537
			<b>c)</b> Manitoba	0,0537
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0537
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0220
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0220
			<b>c)</b> Manitoba	0,0220
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0220
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0451
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0451
			<b>c)</b> Manitoba	0,0451
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0451
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0767
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0767
			<b>c)</b> Manitoba	0,0767
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0767
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0310
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0310
			<b>c)</b> Manitoba	0,0310
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0310

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0140
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0140
			<b>c)</b> Manitoba	0,0140
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0140
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0391
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0391
			<b>c)</b> Manitoba	0,0391
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0391
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0517
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0517
			<b>c)</b> Manitoba	0,0517
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0517
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0540
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0540
			<b>c)</b> Manitoba	0,0540
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0540
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	63,59
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	63,59
			<b>c)</b> Manitoba	63,59
			<b>d)</b> Saskatchewan	63,59
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	45,03
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	45,03
			<b>c)</b> Manitoba	45,03
			<b>d)</b> Saskatchewan	45,03
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	35,45
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	35,45
			<b>c)</b> Manitoba	35,45
			<b>d)</b> Saskatchewan	35,45
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	39,95
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	39,95
			<b>c)</b> Manitoba	39,95
			<b>d)</b> Saskatchewan	39,95

**TABLE 2****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2020 and ending on March 31, 2021**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0747
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0747
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0306
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0306
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0306
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0306
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0499
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0499
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0499
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0499
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0663
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0663
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0663
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0663
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0956
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0956
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0956
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0956
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0805
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0805
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0805
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0805



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0329
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0329
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0329
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0329
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0676
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0676
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0676
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0676
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1151
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1151
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1151
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1151
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0464
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0464
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0464
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0464
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0210
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0210
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0210
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0210
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0587
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0587
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0587
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0587
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0776
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0776
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0776
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0776
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0810
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0810
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0810
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0810
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	95.39
			<b>(b)</b> New Brunswick	95.39
			<b>(c)</b> Manitoba	95.39
			<b>(d)</b> Saskatchewan	95.39

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	67.55
			<b>(b)</b> New Brunswick	67.55
			<b>(c)</b> Manitoba	67.55
			<b>(d)</b> Saskatchewan	67.55
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	53.17
			<b>(b)</b> New Brunswick	53.17
			<b>(c)</b> Manitoba	53.17
			<b>(d)</b> Saskatchewan	53.17
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	59.92
			<b>(b)</b> New Brunswick	59.92
			<b>(c)</b> Manitoba	59.92
			<b>(d)</b> Saskatchewan	59.92

**TABLEAU 2****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2020 et se terminant le 31 mars 2021**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0747
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0747
			<b>c)</b> Manitoba	0,0747
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0747
2	carburéacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0306
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0306
			<b>c)</b> Manitoba	0,0306
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0306
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0499
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0499
			<b>c)</b> Manitoba	0,0499
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0499

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0663
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0663
			<b>c)</b> Manitoba	0,0663
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0663
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0956
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0956
			<b>c)</b> Manitoba	0,0956
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0956
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0805
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0805
			<b>c)</b> Manitoba	0,0805
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0805
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0329
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0329
			<b>c)</b> Manitoba	0,0329
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0329
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0676
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0676
			<b>c)</b> Manitoba	0,0676
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0676
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1151
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1151
			<b>c)</b> Manitoba	0,1151
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1151
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0464
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0464
			<b>c)</b> Manitoba	0,0464
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0464
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0210
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0210
			<b>c)</b> Manitoba	0,0210
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0210

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0587
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0587
			<b>c)</b> Manitoba	0,0587
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0587
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0776
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0776
			<b>c)</b> Manitoba	0,0776
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0776
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0810
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0810
			<b>c)</b> Manitoba	0,0810
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0810
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	95,39
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	95,39
			<b>c)</b> Manitoba	95,39
			<b>d)</b> Saskatchewan	95,39
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	67,55
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	67,55
			<b>c)</b> Manitoba	67,55
			<b>d)</b> Saskatchewan	67,55
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	53,17
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	53,17
			<b>c)</b> Manitoba	53,17
			<b>d)</b> Saskatchewan	53,17
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	59,92
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	59,92
			<b>c)</b> Manitoba	59,92
			<b>d)</b> Saskatchewan	59,92

**TABLE 3****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2021 and ending on March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0995
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0995
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0995
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0995

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0408
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0408
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0408
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0408
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0666
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0666
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0666
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0666
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0884
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0884
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0884
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0884
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1275
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1275
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1275
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1275
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1073
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1073
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1073
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1073
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0439
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0439
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0439
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0439
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0902
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0902
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0902
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0902

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1535
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1535
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1535
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1535
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0619
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0619
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0619
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0619
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0280
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0280
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0280
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0280
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0783
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0783
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0783
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0783
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1034
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1034
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1034
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1034
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1080
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1080
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1080
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1080
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	127.19
			<b>(b)</b> New Brunswick	127.19
			<b>(c)</b> Manitoba	127.19
			<b>(d)</b> Saskatchewan	127.19
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	90.07
			<b>(b)</b> New Brunswick	90.07
			<b>(c)</b> Manitoba	90.07
			<b>(d)</b> Saskatchewan	90.07
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	70.90
			<b>(b)</b> New Brunswick	70.90
			<b>(c)</b> Manitoba	70.90
			<b>(d)</b> Saskatchewan	70.90

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	79.89
			<b>(b)</b> New Brunswick	79.89
			<b>(c)</b> Manitoba	79.89
			<b>(d)</b> Saskatchewan	79.89

**TABLEAU 3****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2021 et se terminant le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0995
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0995
			<b>c)</b> Manitoba	0,0995
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0995
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0408
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0408
			<b>c)</b> Manitoba	0,0408
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0408
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0666
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0666
			<b>c)</b> Manitoba	0,0666
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0666
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0884
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0884
			<b>c)</b> Manitoba	0,0884
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0884
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1275
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1275
			<b>c)</b> Manitoba	0,1275
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1275

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1073
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1073
			<b>c)</b> Manitoba	0,1073
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1073
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0439
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0439
			<b>c)</b> Manitoba	0,0439
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0439
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0902
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0902
			<b>c)</b> Manitoba	0,0902
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0902
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1535
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1535
			<b>c)</b> Manitoba	0,1535
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1535
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0619
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0619
			<b>c)</b> Manitoba	0,0619
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0619
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0280
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0280
			<b>c)</b> Manitoba	0,0280
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0280
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0783
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0783
			<b>c)</b> Manitoba	0,0783
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0783
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1034
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1034
			<b>c)</b> Manitoba	0,1034
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1034



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1080
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1080
			<b>c)</b> Manitoba	0,1080
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1080
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	127,19
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	127,19
			<b>c)</b> Manitoba	127,19
			<b>d)</b> Saskatchewan	127,19
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	90,07
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	90,07
			<b>c)</b> Manitoba	90,07
			<b>d)</b> Saskatchewan	90,07
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	70,90
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	70,90
			<b>c)</b> Manitoba	70,90
			<b>d)</b> Saskatchewan	70,90
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	79,89
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	79,89
			<b>c)</b> Manitoba	79,89
			<b>d)</b> Saskatchewan	79,89

**TABLE 4****Rates of charge applicable after March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1244
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1244
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1244
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1244
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0509
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0509
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0509
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0509
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0832
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0832
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0832
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0832
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1105
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1105
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1105
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1105
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1593
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1593
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1593
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1593
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1341
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1341
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1341
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1341
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0549
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0549
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0549
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0549
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1127
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1127
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1127
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1127
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1919
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1919
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1919
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1919
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0774
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0774
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0774
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0774
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0350
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0979
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0979
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0979
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0979
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1293
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1293
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1293
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1293
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1350
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	158.99
			<b>(b)</b> New Brunswick	158.99
			<b>(c)</b> Manitoba	158.99
			<b>(d)</b> Saskatchewan	158.99
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	112.58
			<b>(b)</b> New Brunswick	112.58
			<b>(c)</b> Manitoba	112.58
			<b>(d)</b> Saskatchewan	112.58
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	88.62
			<b>(b)</b> New Brunswick	88.62
			<b>(c)</b> Manitoba	88.62
			<b>(d)</b> Saskatchewan	88.62
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	99.87
			<b>(b)</b> New Brunswick	99.87
			<b>(c)</b> Manitoba	99.87
			<b>(d)</b> Saskatchewan	99.87

**TABLEAU 4****Taux des redevances applicables après le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1244 0,1244 0,1244 0,1244
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1291 0,1291 0,1291 0,1291
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0890 0,0890 0,0890 0,0890
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0509 0,0509 0,0509 0,0509
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0832 0,0832 0,0832 0,0832
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1105 0,1105 0,1105 0,1105
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1593 0,1593 0,1593 0,1593
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1291 0,1291 0,1291 0,1291
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1341 0,1341 0,1341 0,1341

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0549
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0549
			<b>c)</b> Manitoba	0,0549
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0549
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1127
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1127
			<b>c)</b> Manitoba	0,1127
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1127
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1919
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1919
			<b>c)</b> Manitoba	0,1919
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1919
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0774
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0774
			<b>c)</b> Manitoba	0,0774
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0774
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0350
			<b>c)</b> Manitoba	0,0350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0350
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0979
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0979
			<b>c)</b> Manitoba	0,0979
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0979
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1293
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1293
			<b>c)</b> Manitoba	0,1293
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1293
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1350
			<b>c)</b> Manitoba	0,1350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1350
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	158,99
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	158,99
			<b>c)</b> Manitoba	158,99
			<b>d)</b> Saskatchewan	158,99

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	112,58
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	112,58
			<b>c)</b> Manitoba	112,58
			<b>d)</b> Saskatchewan	112,58
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	88,62
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	88,62
			<b>c)</b> Manitoba	88,62
			<b>d)</b> Saskatchewan	88,62
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	99,87
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	99,87
			<b>c)</b> Manitoba	99,87
			<b>d)</b> Saskatchewan	99,87

**4 Tables 1 to 4 of Schedule 2 to the Act are replaced with the following:**

**4 Les tableaux 1 à 4 de l'annexe 2 de la Loi sont remplacés par ce qui suit :**

**TABLE 1**

**Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2019 and ending on March 31, 2020**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0498
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0498
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
			<b>(e)</b> Yukon	0.0356
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0356

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0204
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0204
			<b>(e)</b> Yukon	0.0204
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0204
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0333
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0333
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0333
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0333
			<b>(e)</b> Yukon	0.0333
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0333
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0442
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0442
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0442
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0442
			<b>(e)</b> Yukon	0.0442
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0442
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0637
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0637
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0637
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0637
			<b>(e)</b> Yukon	0.0637
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0637
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
			<b>(e)</b> Yukon	0.0516
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0516
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0537
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0537
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0537
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0537
			<b>(e)</b> Yukon	0.0537
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0537

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0220
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0220
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0220
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0220
			<b>(e)</b> Yukon	0.0220
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0220
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0451
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0451
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0451
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0451
			<b>(e)</b> Yukon	0.0451
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0451
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0767
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0767
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0767
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0767
			<b>(e)</b> Yukon	0.0767
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0767
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
			<b>(e)</b> Yukon	0.0356
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0356
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0310
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0310
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0310
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0310
			<b>(e)</b> Yukon	0.0310
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0310
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0140
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0140
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0140
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0140
			<b>(e)</b> Yukon	0.0140
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0140



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0391
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0391
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0391
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0391
			<b>(e)</b> Yukon	0.0391
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0391
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0517
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0517
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0517
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0517
			<b>(e)</b> Yukon	0.0517
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0517
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0540
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0540
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0540
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0540
			<b>(e)</b> Yukon	0.0540
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0540
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	63.59
			<b>(b)</b> New Brunswick	63.59
			<b>(c)</b> Manitoba	63.59
			<b>(d)</b> Saskatchewan	63.59
			<b>(e)</b> Yukon	63.59
			<b>(f)</b> Nunavut	63.59
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	45.03
			<b>(b)</b> New Brunswick	45.03
			<b>(c)</b> Manitoba	45.03
			<b>(d)</b> Saskatchewan	45.03
			<b>(e)</b> Yukon	45.03
			<b>(f)</b> Nunavut	45.03
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	35.45
			<b>(b)</b> New Brunswick	35.45
			<b>(c)</b> Manitoba	35.45
			<b>(d)</b> Saskatchewan	35.45
			<b>(e)</b> Yukon	35.45
			<b>(f)</b> Nunavut	35.45

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	39.95
			<b>(b)</b> New Brunswick	39.95
			<b>(c)</b> Manitoba	39.95
			<b>(d)</b> Saskatchewan	39.95
			<b>(e)</b> Yukon	39.95
			<b>(f)</b> Nunavut	39.95

**TABLEAU 1****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2019 et se terminant le 31 mars 2020**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0498
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0498
			<b>c)</b> Manitoba	0,0498
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0498
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
			<b>e)</b> Yukon	0,0356
			<b>f)</b> Nunavut	0,0356
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0204
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0204
			<b>c)</b> Manitoba	0,0204
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0204
			<b>e)</b> Yukon	0,0204
			<b>f)</b> Nunavut	0,0204

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0333
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0333
			<b>c)</b> Manitoba	0,0333
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0333
			<b>e)</b> Yukon	0,0333
			<b>f)</b> Nunavut	0,0333
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0442
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0442
			<b>c)</b> Manitoba	0,0442
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0442
			<b>e)</b> Yukon	0,0442
			<b>f)</b> Nunavut	0,0442
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0637
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0637
			<b>c)</b> Manitoba	0,0637
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0637
			<b>e)</b> Yukon	0,0637
			<b>f)</b> Nunavut	0,0637
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
			<b>e)</b> Yukon	0,0516
			<b>f)</b> Nunavut	0,0516
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0537
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0537
			<b>c)</b> Manitoba	0,0537
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0537
			<b>e)</b> Yukon	0,0537
			<b>f)</b> Nunavut	0,0537
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0220
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0220
			<b>c)</b> Manitoba	0,0220
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0220
			<b>e)</b> Yukon	0,0220
			<b>f)</b> Nunavut	0,0220

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0451
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0451
			<b>c)</b> Manitoba	0,0451
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0451
			<b>e)</b> Yukon	0,0451
			<b>f)</b> Nunavut	0,0451
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0767
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0767
			<b>c)</b> Manitoba	0,0767
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0767
			<b>e)</b> Yukon	0,0767
			<b>f)</b> Nunavut	0,0767
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
			<b>e)</b> Yukon	0,0356
			<b>f)</b> Nunavut	0,0356
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0310
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0310
			<b>c)</b> Manitoba	0,0310
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0310
			<b>e)</b> Yukon	0,0310
			<b>f)</b> Nunavut	0,0310
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0140
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0140
			<b>c)</b> Manitoba	0,0140
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0140
			<b>e)</b> Yukon	0,0140
			<b>f)</b> Nunavut	0,0140
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0391
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0391
			<b>c)</b> Manitoba	0,0391
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0391
			<b>e)</b> Yukon	0,0391
			<b>f)</b> Nunavut	0,0391

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0517
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0517
			<b>c)</b> Manitoba	0,0517
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0517
			<b>e)</b> Yukon	0,0517
			<b>f)</b> Nunavut	0,0517
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0540
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0540
			<b>c)</b> Manitoba	0,0540
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0540
			<b>e)</b> Yukon	0,0540
			<b>f)</b> Nunavut	0,0540
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	63,59
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	63,59
			<b>c)</b> Manitoba	63,59
			<b>d)</b> Saskatchewan	63,59
			<b>e)</b> Yukon	63,59
			<b>f)</b> Nunavut	63,59
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	45,03
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	45,03
			<b>c)</b> Manitoba	45,03
			<b>d)</b> Saskatchewan	45,03
			<b>e)</b> Yukon	45,03
			<b>f)</b> Nunavut	45,03
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	35,45
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	35,45
			<b>c)</b> Manitoba	35,45
			<b>d)</b> Saskatchewan	35,45
			<b>e)</b> Yukon	35,45
			<b>f)</b> Nunavut	35,45
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	39,95
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	39,95
			<b>c)</b> Manitoba	39,95
			<b>d)</b> Saskatchewan	39,95
			<b>e)</b> Yukon	39,95
			<b>f)</b> Nunavut	39,95

**TABLE 2****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2020 and ending on March 31, 2021**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0747
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0747
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
			<b>(e)</b> Yukon	0.0534
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0534
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0306
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0306
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0306
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0306
			<b>(e)</b> Yukon	0.0306
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0306
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0499
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0499
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0499
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0499
			<b>(e)</b> Yukon	0.0499
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0499
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0663
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0663
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0663
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0663
			<b>(e)</b> Yukon	0.0663
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0663

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0956
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0956
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0956
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0956
			<b>(e)</b> Yukon	0.0956
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0956
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
			<b>(e)</b> Yukon	0.0775
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0775
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0805
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0805
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0805
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0805
			<b>(e)</b> Yukon	0.0805
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0805
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0329
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0329
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0329
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0329
			<b>(e)</b> Yukon	0.0329
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0329
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0676
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0676
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0676
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0676
			<b>(e)</b> Yukon	0.0676
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0676
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1151
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1151
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1151
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1151
			<b>(e)</b> Yukon	0.1151
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1151

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
			<b>(e)</b> Yukon	0.0534
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0534
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0464
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0464
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0464
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0464
			<b>(e)</b> Yukon	0.0464
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0464
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0210
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0210
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0210
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0210
			<b>(e)</b> Yukon	0.0210
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0210
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0587
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0587
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0587
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0587
			<b>(e)</b> Yukon	0.0587
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0587
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0776
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0776
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0776
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0776
			<b>(e)</b> Yukon	0.0776
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0776
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0810
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0810
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0810
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0810
			<b>(e)</b> Yukon	0.0810
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0810



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	95.39
			<b>(b)</b> New Brunswick	95.39
			<b>(c)</b> Manitoba	95.39
			<b>(d)</b> Saskatchewan	95.39
			<b>(e)</b> Yukon	95.39
			<b>(f)</b> Nunavut	95.39
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	67.55
			<b>(b)</b> New Brunswick	67.55
			<b>(c)</b> Manitoba	67.55
			<b>(d)</b> Saskatchewan	67.55
			<b>(e)</b> Yukon	67.55
			<b>(f)</b> Nunavut	67.55
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	53.17
			<b>(b)</b> New Brunswick	53.17
			<b>(c)</b> Manitoba	53.17
			<b>(d)</b> Saskatchewan	53.17
			<b>(e)</b> Yukon	53.17
			<b>(f)</b> Nunavut	53.17
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	59.92
			<b>(b)</b> New Brunswick	59.92
			<b>(c)</b> Manitoba	59.92
			<b>(d)</b> Saskatchewan	59.92
			<b>(e)</b> Yukon	59.92
			<b>(f)</b> Nunavut	59.92

**TABLEAU 2****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2020 et se terminant le 31 mars 2021**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0747
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0747
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
2	carburéacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
			<b>e)</b> Yukon	0,0534
			<b>f)</b> Nunavut	0,0534
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0306
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0306
			<b>c)</b> Manitoba	0,0306
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0306
			<b>e)</b> Yukon	0,0306
			<b>f)</b> Nunavut	0,0306
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0499
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0499
			<b>c)</b> Manitoba	0,0499
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0499
			<b>e)</b> Yukon	0,0499
			<b>f)</b> Nunavut	0,0499
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0663
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0663
			<b>c)</b> Manitoba	0,0663
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0663
			<b>e)</b> Yukon	0,0663
			<b>f)</b> Nunavut	0,0663
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0956
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0956
			<b>c)</b> Manitoba	0,0956
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0956
			<b>e)</b> Yukon	0,0956
			<b>f)</b> Nunavut	0,0956

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
			<b>e)</b> Yukon	0,0775
			<b>f)</b> Nunavut	0,0775
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0805
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0805
			<b>c)</b> Manitoba	0,0805
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0805
			<b>e)</b> Yukon	0,0805
			<b>f)</b> Nunavut	0,0805
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0329
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0329
			<b>c)</b> Manitoba	0,0329
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0329
			<b>e)</b> Yukon	0,0329
			<b>f)</b> Nunavut	0,0329
11	naphtha	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0676
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0676
			<b>c)</b> Manitoba	0,0676
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0676
			<b>e)</b> Yukon	0,0676
			<b>f)</b> Nunavut	0,0676
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1151
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1151
			<b>c)</b> Manitoba	0,1151
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1151
			<b>e)</b> Yukon	0,1151
			<b>f)</b> Nunavut	0,1151
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
			<b>e)</b> Yukon	0,0534
			<b>f)</b> Nunavut	0,0534

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0464
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0464
			<b>c)</b> Manitoba	0,0464
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0464
			<b>e)</b> Yukon	0,0464
			<b>f)</b> Nunavut	0,0464
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0210
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0210
			<b>c)</b> Manitoba	0,0210
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0210
			<b>e)</b> Yukon	0,0210
			<b>f)</b> Nunavut	0,0210
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0587
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0587
			<b>c)</b> Manitoba	0,0587
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0587
			<b>e)</b> Yukon	0,0587
			<b>f)</b> Nunavut	0,0587
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0776
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0776
			<b>c)</b> Manitoba	0,0776
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0776
			<b>e)</b> Yukon	0,0776
			<b>f)</b> Nunavut	0,0776
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0810
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0810
			<b>c)</b> Manitoba	0,0810
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0810
			<b>e)</b> Yukon	0,0810
			<b>f)</b> Nunavut	0,0810
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	95,39
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	95,39
			<b>c)</b> Manitoba	95,39
			<b>d)</b> Saskatchewan	95,39
			<b>e)</b> Yukon	95,39
			<b>f)</b> Nunavut	95,39

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	67,55
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	67,55
			<b>c)</b> Manitoba	67,55
			<b>d)</b> Saskatchewan	67,55
			<b>e)</b> Yukon	67,55
			<b>f)</b> Nunavut	67,55
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	53,17
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	53,17
			<b>c)</b> Manitoba	53,17
			<b>d)</b> Saskatchewan	53,17
			<b>e)</b> Yukon	53,17
			<b>f)</b> Nunavut	53,17
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	59,92
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	59,92
			<b>c)</b> Manitoba	59,92
			<b>d)</b> Saskatchewan	59,92
			<b>e)</b> Yukon	59,92
			<b>f)</b> Nunavut	59,92

**TABLE 3****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2021 and ending on March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0995
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0995
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0995
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0995
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
			<b>(e)</b> Yukon	0.0712
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0712
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0408
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0408
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0408
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0408
			<b>(e)</b> Yukon	0.0408
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0408
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0666
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0666
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0666
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0666
			<b>(e)</b> Yukon	0.0666
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0666
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0884
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0884
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0884
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0884
			<b>(e)</b> Yukon	0.0884
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0884
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1275
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1275
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1275
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1275
			<b>(e)</b> Yukon	0.1275
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1275
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
			<b>(e)</b> Yukon	0.1033
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1033

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1073
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1073
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1073
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1073
			<b>(e)</b> Yukon	0.1073
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1073
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0439
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0439
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0439
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0439
			<b>(e)</b> Yukon	0.0439
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0439
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0902
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0902
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0902
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0902
			<b>(e)</b> Yukon	0.0902
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0902
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1535
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1535
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1535
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1535
			<b>(e)</b> Yukon	0.1535
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1535
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
			<b>(e)</b> Yukon	0.0712
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0712
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0619
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0619
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0619
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0619
			<b>(e)</b> Yukon	0.0619
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0619

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0280
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0280
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0280
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0280
			<b>(e)</b> Yukon	0.0280
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0280
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0783
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0783
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0783
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0783
			<b>(e)</b> Yukon	0.0783
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0783
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1034
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1034
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1034
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1034
			<b>(e)</b> Yukon	0.1034
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1034
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1080
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1080
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1080
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1080
			<b>(e)</b> Yukon	0.1080
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1080
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	127.19
			<b>(b)</b> New Brunswick	127.19
			<b>(c)</b> Manitoba	127.19
			<b>(d)</b> Saskatchewan	127.19
			<b>(e)</b> Yukon	127.19
			<b>(f)</b> Nunavut	127.19
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	90.07
			<b>(b)</b> New Brunswick	90.07
			<b>(c)</b> Manitoba	90.07
			<b>(d)</b> Saskatchewan	90.07
			<b>(e)</b> Yukon	90.07
			<b>(f)</b> Nunavut	90.07



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	70.90
			<b>(b)</b> New Brunswick	70.90
			<b>(c)</b> Manitoba	70.90
			<b>(d)</b> Saskatchewan	70.90
			<b>(e)</b> Yukon	70.90
			<b>(f)</b> Nunavut	70.90
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	79.89
			<b>(b)</b> New Brunswick	79.89
			<b>(c)</b> Manitoba	79.89
			<b>(d)</b> Saskatchewan	79.89
			<b>(e)</b> Yukon	79.89
			<b>(f)</b> Nunavut	79.89

**TABLEAU 3****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2021 et se terminant le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0995
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0995
			<b>c)</b> Manitoba	0,0995
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0995
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
			<b>e)</b> Yukon	0,0712
			<b>f)</b> Nunavut	0,0712

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0408
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0408
			<b>c)</b> Manitoba	0,0408
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0408
			<b>e)</b> Yukon	0,0408
			<b>f)</b> Nunavut	0,0408
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0666
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0666
			<b>c)</b> Manitoba	0,0666
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0666
			<b>e)</b> Yukon	0,0666
			<b>f)</b> Nunavut	0,0666
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0884
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0884
			<b>c)</b> Manitoba	0,0884
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0884
			<b>e)</b> Yukon	0,0884
			<b>f)</b> Nunavut	0,0884
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1275
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1275
			<b>c)</b> Manitoba	0,1275
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1275
			<b>e)</b> Yukon	0,1275
			<b>f)</b> Nunavut	0,1275
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
			<b>e)</b> Yukon	0,1033
			<b>f)</b> Nunavut	0,1033
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1073
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1073
			<b>c)</b> Manitoba	0,1073
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1073
			<b>e)</b> Yukon	0,1073
			<b>f)</b> Nunavut	0,1073

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0439
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0439
			<b>c)</b> Manitoba	0,0439
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0439
			<b>e)</b> Yukon	0,0439
			<b>f)</b> Nunavut	0,0439
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0902
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0902
			<b>c)</b> Manitoba	0,0902
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0902
			<b>e)</b> Yukon	0,0902
			<b>f)</b> Nunavut	0,0902
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1535
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1535
			<b>c)</b> Manitoba	0,1535
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1535
			<b>e)</b> Yukon	0,1535
			<b>f)</b> Nunavut	0,1535
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
			<b>e)</b> Yukon	0,0712
			<b>f)</b> Nunavut	0,0712
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0619
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0619
			<b>c)</b> Manitoba	0,0619
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0619
			<b>e)</b> Yukon	0,0619
			<b>f)</b> Nunavut	0,0619
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0280
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0280
			<b>c)</b> Manitoba	0,0280
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0280
			<b>e)</b> Yukon	0,0280
			<b>f)</b> Nunavut	0,0280

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0783
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0783
			<b>c)</b> Manitoba	0,0783
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0783
			<b>e)</b> Yukon	0,0783
			<b>f)</b> Nunavut	0,0783
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1034
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1034
			<b>c)</b> Manitoba	0,1034
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1034
			<b>e)</b> Yukon	0,1034
			<b>f)</b> Nunavut	0,1034
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1080
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1080
			<b>c)</b> Manitoba	0,1080
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1080
			<b>e)</b> Yukon	0,1080
			<b>f)</b> Nunavut	0,1080
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	127,19
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	127,19
			<b>c)</b> Manitoba	127,19
			<b>d)</b> Saskatchewan	127,19
			<b>e)</b> Yukon	127,19
			<b>f)</b> Nunavut	127,19
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	90,07
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	90,07
			<b>c)</b> Manitoba	90,07
			<b>d)</b> Saskatchewan	90,07
			<b>e)</b> Yukon	90,07
			<b>f)</b> Nunavut	90,07
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	70,90
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	70,90
			<b>c)</b> Manitoba	70,90
			<b>d)</b> Saskatchewan	70,90
			<b>e)</b> Yukon	70,90
			<b>f)</b> Nunavut	70,90

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	79,89
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	79,89
			<b>c)</b> Manitoba	79,89
			<b>d)</b> Saskatchewan	79,89
			<b>e)</b> Yukon	79,89
			<b>f)</b> Nunavut	79,89

**TABLE 4****Rates of charge applicable after March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1244
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1244
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1244
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1244
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890
			<b>(e)</b> Yukon	0.0890
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0890
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0509
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0509
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0509
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0509
			<b>(e)</b> Yukon	0.0509
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0509

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0832
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0832
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0832
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0832
			<b>(e)</b> Yukon	0.0832
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0832
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1105
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1105
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1105
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1105
			<b>(e)</b> Yukon	0.1105
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1105
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1593
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1593
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1593
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1593
			<b>(e)</b> Yukon	0.1593
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1593
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
			<b>(e)</b> Yukon	0.1291
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1291
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1341
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1341
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1341
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1341
			<b>(e)</b> Yukon	0.1341
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1341
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0549
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0549
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0549
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0549
			<b>(e)</b> Yukon	0.0549
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0549

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1127
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1127
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1127
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1127
			<b>(e)</b> Yukon	0.1127
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1127
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1919
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1919
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1919
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1919
			<b>(e)</b> Yukon	0.1919
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1919
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890
			<b>(e)</b> Yukon	0.0890
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0890
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0774
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0774
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0774
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0774
			<b>(e)</b> Yukon	0.0774
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0774
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0350
			<b>(e)</b> Yukon	0.0350
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0350
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0979
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0979
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0979
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0979
			<b>(e)</b> Yukon	0.0979
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0979

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1293
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1293
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1293
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1293
			<b>(e)</b> Yukon	0.1293
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1293
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1350
			<b>(e)</b> Yukon	0.1350
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1350
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	158.99
			<b>(b)</b> New Brunswick	158.99
			<b>(c)</b> Manitoba	158.99
			<b>(d)</b> Saskatchewan	158.99
			<b>(e)</b> Yukon	158.99
			<b>(f)</b> Nunavut	158.99
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	112.58
			<b>(b)</b> New Brunswick	112.58
			<b>(c)</b> Manitoba	112.58
			<b>(d)</b> Saskatchewan	112.58
			<b>(e)</b> Yukon	112.58
			<b>(f)</b> Nunavut	112.58
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	88.62
			<b>(b)</b> New Brunswick	88.62
			<b>(c)</b> Manitoba	88.62
			<b>(d)</b> Saskatchewan	88.62
			<b>(e)</b> Yukon	88.62
			<b>(f)</b> Nunavut	88.62
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	99.87
			<b>(b)</b> New Brunswick	99.87
			<b>(c)</b> Manitoba	99.87
			<b>(d)</b> Saskatchewan	99.87
			<b>(e)</b> Yukon	99.87
			<b>(f)</b> Nunavut	99.87



**TABLEAU 4****Taux des redevances applicables après le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1244
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1244
			<b>c)</b> Manitoba	0,1244
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1244
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1291
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1291
			<b>c)</b> Manitoba	0,1291
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1291
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
			<b>e)</b> Yukon	0,0890
			<b>f)</b> Nunavut	0,0890
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0509
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0509
			<b>c)</b> Manitoba	0,0509
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0509
			<b>e)</b> Yukon	0,0509
			<b>f)</b> Nunavut	0,0509
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0832
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0832
			<b>c)</b> Manitoba	0,0832
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0832
			<b>e)</b> Yukon	0,0832
			<b>f)</b> Nunavut	0,0832
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1105
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1105
			<b>c)</b> Manitoba	0,1105
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1105
			<b>e)</b> Yukon	0,1105
			<b>f)</b> Nunavut	0,1105

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1593
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1593
			<b>c)</b> Manitoba	0,1593
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1593
			<b>e)</b> Yukon	0,1593
			<b>f)</b> Nunavut	0,1593
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1291
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1291
			<b>c)</b> Manitoba	0,1291
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1291
			<b>e)</b> Yukon	0,1291
			<b>f)</b> Nunavut	0,1291
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1341
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1341
			<b>c)</b> Manitoba	0,1341
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1341
			<b>e)</b> Yukon	0,1341
			<b>f)</b> Nunavut	0,1341
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0549
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0549
			<b>c)</b> Manitoba	0,0549
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0549
			<b>e)</b> Yukon	0,0549
			<b>f)</b> Nunavut	0,0549
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1127
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1127
			<b>c)</b> Manitoba	0,1127
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1127
			<b>e)</b> Yukon	0,1127
			<b>f)</b> Nunavut	0,1127
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1919
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1919
			<b>c)</b> Manitoba	0,1919
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1919
			<b>e)</b> Yukon	0,1919
			<b>f)</b> Nunavut	0,1919

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
			<b>e)</b> Yukon	0,0890
			<b>f)</b> Nunavut	0,0890
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0774
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0774
			<b>c)</b> Manitoba	0,0774
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0774
			<b>e)</b> Yukon	0,0774
			<b>f)</b> Nunavut	0,0774
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0350
			<b>c)</b> Manitoba	0,0350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0350
			<b>e)</b> Yukon	0,0350
			<b>f)</b> Nunavut	0,0350
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0979
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0979
			<b>c)</b> Manitoba	0,0979
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0979
			<b>e)</b> Yukon	0,0979
			<b>f)</b> Nunavut	0,0979
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1293
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1293
			<b>c)</b> Manitoba	0,1293
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1293
			<b>e)</b> Yukon	0,1293
			<b>f)</b> Nunavut	0,1293
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1350
			<b>c)</b> Manitoba	0,1350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1350
			<b>e)</b> Yukon	0,1350
			<b>f)</b> Nunavut	0,1350

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	158,99
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	158,99
			<b>c)</b> Manitoba	158,99
			<b>d)</b> Saskatchewan	158,99
			<b>e)</b> Yukon	158,99
			<b>f)</b> Nunavut	158,99
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	112,58
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	112,58
			<b>c)</b> Manitoba	112,58
			<b>d)</b> Saskatchewan	112,58
			<b>e)</b> Yukon	112,58
			<b>f)</b> Nunavut	112,58
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	88,62
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	88,62
			<b>c)</b> Manitoba	88,62
			<b>d)</b> Saskatchewan	88,62
			<b>e)</b> Yukon	88,62
			<b>f)</b> Nunavut	88,62
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	99,87
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	99,87
			<b>c)</b> Manitoba	99,87
			<b>d)</b> Saskatchewan	99,87
			<b>e)</b> Yukon	99,87
			<b>f)</b> Nunavut	99,87

## Coming into Force

**5 (1)** Sections 1 and 3 come into force on April 1, 2019.

**(2)** Sections 2 and 4 come into force on July 1, 2019.

## Entrée en vigueur

**5 (1)** Les articles 1 et 3 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019.

**(2)** Les articles 2 et 4 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (GGPPA) received royal assent on June 21, 2018.<sup>1</sup> The GGPPA provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pollution pricing backstop system (the federal backstop system) for the purpose of ensuring that the pricing of greenhouse gas (GHG) emissions is applied broadly in Canada. The federal backstop system has two components: a charge on fossil fuels and an output-based pricing system (OBPS) for large industry. Further, the GGPPA provides the Governor in Council with authority to determine in which provinces, territories and areas the GGPPA applies, by amending Schedule 1 to the GGPPA through regulations and, with respect to the fuel charge, by amending Schedule 2 to the GGPPA through regulations. Amendments to Schedule 1 take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial pollution pricing systems and alignment with the benchmark elements of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution (the Benchmark), including the additional published guidance on the Benchmark.<sup>2,3</sup> The federal backstop system will apply, in whole or in part, in those provinces, territories and areas listed in Schedule 1 (backstop jurisdictions). Currently, Part 1 of Schedule 1 does not list any backstop jurisdictions. It is necessary to list specific provinces and territories in Part 1 of Schedule 1 to have the fuel charge component of the federal backstop system apply to these jurisdictions.

### Background

At the United Nations Framework Convention on Climate Change conference in December 2015, the international

<sup>1</sup> The long title of the GGPPA is *An Act to mitigate climate change through the pan-Canadian application of pricing mechanisms to a broad set of greenhouse gas emission sources and to make consequential amendments to other Acts*.

<sup>2</sup> "Guidance on the pan-Canadian carbon pollution pricing benchmark." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark.html>.

<sup>3</sup> "Supplemental benchmark guidance." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark/supplemental-benchmark-guidance.html>.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (la Loi) a été sanctionnée le 21 juin 2018<sup>1</sup>. Elle fournit un cadre juridique et prévoit des pouvoirs habilitants pour l'établissement d'un filet de sécurité fédéral pour la tarification de la pollution par le carbone (filet de sécurité fédéral) dans le but de veiller à ce que la tarification des émissions de gaz à effet de serre (GES) soit appliquée de façon étendue au Canada. Le filet de sécurité fédéral comporte deux composantes : une redevance sur les combustibles fossiles et un système de tarification fondé sur le rendement (STFR) pour les grandes industries. En outre, la Loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir de déterminer dans quelles provinces, quels territoires et quelles zones la Loi s'applique, en en modifiant l'annexe 1 par voie réglementaire et, en ce qui a trait à la redevance sur les combustibles fossiles, en en modifiant l'annexe 2 également par voie réglementaire. Les modifications de l'annexe 1 prennent en compte les recommandations émanant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification du carbone des provinces et des territoires et l'harmonisation aux éléments du modèle de l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone (le Modèle), y compris les documents d'orientation supplémentaires concernant le Modèle<sup>2,3</sup>. Le filet de sécurité fédéral s'appliquera, en tout ou en partie, aux provinces, aux territoires et aux zones figurant à la partie 1 de l'annexe 1 (administrations assujetties au filet de sécurité fédéral). À l'heure actuelle, aucune administration assujettie au filet de sécurité fédéral ne figure à l'annexe 1. Il est nécessaire d'énumérer les provinces et territoires visés à la partie 1 de l'annexe 1 pour que la redevance sur les combustibles du filet de sécurité fédéral s'applique à ces administrations.

### Contexte

Lors de la conférence de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en décembre 2015,

<sup>1</sup> Le titre intégral de la Loi est le suivant : *Loi visant à atténuer les changements climatiques par l'application pancanadienne de mécanismes de tarification à un large éventail de sources d'émissions de gaz à effet de serre et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*.

<sup>2</sup> « Directives concernant le modèle pancanadien de tarification de la pollution par le carbone ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone.html>.

<sup>3</sup> « Document d'orientation de référence supplémentaire ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone/document-orientation-reference-supplementaire.html>.

community, including Canada, concluded the Paris Agreement, which is intended to reduce GHG emissions to limit the rise in global average temperature to less than two degrees Celsius (2 °C) and to pursue efforts to limit it to 1.5 °C above pre-industrial levels. It is widely recognized that economy-wide pollution pricing is the most efficient way to reduce GHG emissions. Pricing pollution drives innovative solutions to provide low-carbon choices for consumers and businesses. As part of its commitments made under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

In October 2016, the Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution, which outlines the principles on which the pricing of pollution in Canada will be based.<sup>4</sup> This publication also states that a federal backstop system will apply in all Canadian jurisdictions that do not have a pollution pricing system in place that aligns with the Benchmark by 2018. The Benchmark is intended to ensure that pollution pricing applies to a broad set of emission sources across Canada, with increasing stringency over time. The complete Benchmark is presented as an annex at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement.

Part 1 of the GGPPA, administered by the Canada Revenue Agency, establishes a charge on fossil fuels — known as the fuel charge — that will generally be paid by fuel producers or distributors and generally applies to fossil fuels produced, delivered or used in a backstop jurisdiction, brought into a backstop jurisdiction from another place in Canada, or imported into Canada at a location in a backstop jurisdiction. Part 1 of the GGPPA provides the legal framework and enabling authorities for the fuel charge with the aim of ensuring that the pricing of GHG emissions is applied broadly in Canada. The fuel charge applies at the rates set out in Schedule 2 to the GGPPA and those rates vary by fuel type. The rates increase annually up to 2022.

Part 2 of the GGPPA, administered by the Department of the Environment, provides authority to establish

la communauté internationale, y compris le Canada, a conclu l'Accord de Paris, accord dont l'objectif est de réduire les émissions de GES pour contenir la hausse de la température mondiale moyenne bien au-dessous de deux degrés Celsius (2 °C) et de poursuivre les efforts en vue de la limiter autant que possible à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. Il est largement reconnu que la tarification de la pollution à l'échelle de l'ensemble de l'économie constitue le moyen le plus efficace de réduire les émissions de GES. La tarification de la pollution apportera des solutions novatrices permettant d'offrir aux consommateurs et aux entreprises des options à faibles émissions de carbone. Pour respecter les engagements pris en vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé, d'ici 2030, à réduire les émissions nationales de GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005.

En octobre 2016, le gouvernement du Canada a publié l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone, qui décrit les principes sur lesquels se fondera la tarification de la pollution par le carbone au Canada<sup>4</sup>. On peut également lire dans cette publication qu'un filet de sécurité fédéral s'appliquera dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens n'ayant pas mis en place de système de tarification de la pollution qui respecte le Modèle avant 2018. L'objectif du Modèle est de veiller à ce que la tarification de la pollution s'applique à un vaste ensemble de sources d'émissions partout au Canada, et que sa rigueur augmente au fil du temps. Le Modèle est présenté dans son intégralité en annexe, à la fin de ce résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

La partie 1 de la Loi, administrée par l'Agence du revenu du Canada, établit une redevance sur les combustibles fossiles — connue sous le nom de redevance sur les combustibles — qui sera généralement payée par les producteurs ou les distributeurs de combustibles et s'appliquera de façon générale aux combustibles fossiles produits, livrés ou utilisés dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral, transférés dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral d'un autre lieu au Canada, ou importés au Canada dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral. La partie 1 de la Loi fournit un cadre juridique et les pouvoirs habilitants pour la redevance sur les combustibles afin de veiller à ce que la tarification des émissions de GES soit appliquée de façon étendue au Canada. La redevance sur les combustibles s'applique aux taux prévus à l'annexe 2 de la Loi, qui varient selon le type de combustible. Les taux augmenteront annuellement jusqu'en 2022.

La partie 2 de la Loi, administrée par le ministère de l'Environnement, donne le pouvoir de créer un STFR. Le but

<sup>4</sup> "Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution," Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2016/10/canadian-approach-pricing-carbon-pollution.html>.

<sup>4</sup> « Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone », gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2016/10/approche-pancanadienne-tarification-pollution-carbone.html>.

an OBPS. The aim of the OBPS is to minimize competitiveness risks for emissions-intensive and trade-exposed facilities in backstop jurisdictions, while retaining a price signal on pollution and thus an incentive to reduce GHG emissions. Facilities participating in the OBPS will be able to purchase charge-free fuel and will instead face a compliance obligation on the portion of their GHG emissions that exceed prescribed limits. Participants will have the option to comply with the OBPS regulations by either remitting eligible compliance units or paying the excess emissions charge, or through a combination of these options.

Schedule 1 to the GGPPA is divided into two parts. Part 1 of the GGPPA (the fuel charge) will apply in the backstop jurisdictions listed in Part 1 of Schedule 1 to the GGPPA. Similarly, facilities that meet specified criteria and are located in any of the backstop jurisdictions listed in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA will be subject to Part 2 of the GGPPA (the OBPS). These lists take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial pollution pricing systems and alignment with the Benchmark.

### **Objective**

The objective of the regulations amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA (the Regulations) is to add a list of provinces and territories to Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 in order to have Part 1 of the GGPPA apply in these backstop jurisdictions. The Regulations also provide relief, by applying a fuel charge rate of zero dollars per litre for aviation gasoline and aviation turbo fuel for the territories listed in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2.

### **Description**

In accordance with subsections 166(2) and (4) of the GGPPA, the Regulations identify the jurisdictions in which the fuel charge under Part 1 of the GGPPA will apply by adding the following provinces and territories to Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA:

- Ontario
- New Brunswick
- Manitoba
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

du STFR est de réduire au minimum les risques de concurrence des installations à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux dans les administrations assujetties au filet de sécurité fédéral, tout en conservant le signal du prix de la pollution et, par conséquent, une mesure incitative pour réduire les émissions de GES. Les installations qui participent au STFR pourront acheter du combustible libre de redevance, mais feront face à une obligation de conformité pour la portion de leurs émissions de GES qui excède la limite réglementaire. Les participants auront l'option de respecter leur obligation envers le règlement sur le STFR en remettant des unités de conformité admissibles, en payant la redevance sur les émissions excédentaires ou une combinaison des deux.

L'annexe 1 de la Loi est divisée en deux parties. La partie 1 de la Loi (redevance sur les combustibles) s'appliquera aux administrations assujetties au filet de sécurité fédéral figurant à la partie 1 de l'annexe 1 de la Loi. De la même façon, les installations qui remplissent des critères spécifiques et sont situées dans des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral figurant à la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi seront assujetties à la partie 2 de la Loi (le STFR). Ces listes tiennent compte des recommandations découlant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification de la pollution provinciaux et territoriaux et comparativement aux critères définis dans le Modèle.

### **Objectif**

L'objectif du règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi (le Règlement) est d'ajouter une liste de provinces et de territoires à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 afin que la partie 1 de la Loi s'applique à ces administrations assujetties au filet de sécurité fédéral. En outre, le Règlement offrira un allègement, par l'application d'un taux de redevance sur les combustibles de zéro dollar par litre sur l'essence d'avion et le carburacteur pour les territoires figurant à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2.

### **Description**

Conformément aux paragraphes 166(2) et (4) de la Loi, le Règlement identifie les administrations dans lesquelles la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi s'appliquera en ajoutant les provinces et territoires suivants à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 de la Loi :

- Ontario
- Nouveau-Brunswick
- Manitoba
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

The Regulations come into force on April 1, 2019, for the provinces listed in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA and on July 1, 2019, for the territories (Yukon and Nunavut) listed in those Schedules.

Schedule 2 to the GGPPA is also amended by the Regulations to specify the rates of the fuel charge that will apply in each jurisdiction. The fuel charge rates reflect a carbon pollution price of \$20 per tonne of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e) in 2019, rising by \$10 per tonne annually to \$50 per tonne in 2022. For the provinces of Ontario, New Brunswick, Manitoba and Saskatchewan, the rates will become effective as of April 2019, with future increases effective as of April of each year specified in the tables in Schedule 2.

The fuel charge rates that will apply in Yukon and Nunavut will become effective as of July 2019, with future increases effective as of April 1 of each year specified in the tables in Schedule 2. The Regulations also provide that a fuel charge rate of zero dollars per litre will apply to aviation gasoline and aviation turbo fuel for Yukon and Nunavut.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

In March 2016, Canada's First Ministers committed to putting Canada on a credible path to meet or exceed its commitments made under the Paris Agreement. The First Ministers agreed that such a commitment would require transitioning to a low-carbon economy by adopting a broad range of domestic measures, including pollution pricing, adapted to the specific circumstances of each province and territory.

On December 9, 2016, the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change (the Pan-Canadian Framework) was finalized at a climate-focused First Ministers meeting in Ottawa. A central component of the Pan-Canadian Framework is the pricing of carbon pollution, which is expected to lead to substantial GHG emission reductions, contributing to meeting Canada's international commitments and the transition to a low-carbon economy.

The federal government is committed to ensuring that the provinces and territories have the flexibility to design their own policies and programs, while ensuring that pollution pricing applies to a broad set of GHG emission sources across Canada with increasing stringency over time. Provinces and territories can implement the type of pollution pricing system that makes sense for their specific

Le Règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019 pour les provinces figurant à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 de la Loi, et le 1<sup>er</sup> juillet 2019 pour les territoires (Yukon et Nunavut) figurant dans ces annexes.

Le Règlement modifie également l'annexe 2 de la Loi en vue de préciser le taux de redevance sur les combustibles qui s'appliquera dans chaque administration. Les taux de redevance sur les combustibles traduisent une tarification de la pollution par le carbone de 20 \$ par tonne d'équivalent de dioxyde de carbone (éq. CO<sub>2</sub>) en 2019, le prix augmentant ensuite de 10 \$ par tonne par année jusqu'à ce qu'il atteigne 50 \$ par tonne en 2022. Pour les provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de la Saskatchewan, les taux entreront en vigueur en avril 2019, et les augmentations subséquentes, en avril de l'année indiquée dans les tableaux de l'annexe 2.

Les taux de redevance sur les combustibles qui s'appliqueront au Yukon et au Nunavut entreront en vigueur en juillet 2019, et les augmentations subséquentes, le 1<sup>er</sup> avril de l'année indiquée dans les tableaux de l'annexe 2. Le Règlement prévoit également qu'un taux de redevance sur les combustibles de zéro dollar par litre s'appliquera à l'essence d'avion et au carburateur pour le Yukon et le Nunavut.

## **Élaboration de règlements**

### *Consultation*

En mars 2016, les premiers ministres du Canada se sont engagés à mettre le Canada sur une voie crédible pour respecter ou même aller au-delà de ses engagements en vertu de l'Accord de Paris. Ils ont convenu que cela exigera une transition vers une économie à faible émission de carbone, qui passera par une gamme de mesures nationales, notamment en matière de tarification de la pollution, adaptées au contexte propre à chaque province et territoire.

Le 9 décembre 2016, le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (le Cadre pancanadien) a été achevé lors d'une réunion axée sur le climat et à laquelle ont participé les premiers ministres à Ottawa. Un élément central du Cadre pancanadien est la tarification de la pollution par le carbone. Il est prévu que la tarification de la pollution par le carbone entraînera des réductions substantielles des émissions de GES, ce qui contribuera à la réalisation des engagements internationaux du Canada et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Le gouvernement fédéral est déterminé à veiller à ce que les provinces et les territoires aient la souplesse nécessaire pour concevoir leurs propres politiques et programmes, tout en s'assurant que la tarification de la pollution s'applique à un vaste éventail de sources d'émissions de GES partout au Canada avec un accroissement de la rigueur au fil du temps. Les provinces et les territoires peuvent mettre



circumstances (i.e. either an explicit price-based system or a cap-and-trade system).

In May 2017, the Government of Canada released a technical paper on the federal backstop system describing the two main components of the system:

(i) a charge on fossil fuels that is generally payable by fuel producers or distributors, with rates that will be set for each fuel such that they are equivalent to \$20 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2019, rising by \$10 per year to \$50 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2022; and

(ii) an OBPS for large facilities in emissions-intensive and trade-exposed sectors, with an opportunity for smaller facilities in these sectors to voluntarily participate in the system.<sup>5</sup>

In December 2017, the Government of Canada requested that provinces and territories provide information by September 1, 2018, describing how they intend to meet the Benchmark.

In January 2018, the federal government released draft legislative proposals relating to the proposed federal backstop system for public comment. On March 27, 2018, the Government of Canada tabled the GGPPA in the House of Commons, as part of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1* (Bill C-74). On June 21, 2018, Bill C-74, including the GGPPA, received royal assent.<sup>6</sup>

Also in January 2018, the Government of Canada released a draft regulatory framework for the OBPS outlining the design of the system.<sup>7</sup> Further, in May 2018, the Department of the Environment published a document related to the regulatory framework providing additional details on compliance units and their use in the OBPS.<sup>8</sup> In setting output-based standards, the Department of the Environment is taking into account the emissions intensity and trade exposure of each sector, as well as other factors that

en œuvre le type de système de tarification de la pollution le mieux adapté à leurs circonstances propres (soit un système explicite fondé sur les tarifs, soit un système de plafonnement et d'échange).

En mai 2017, le gouvernement du Canada a publié un document technique relatif au filet de sécurité fédéral, qui décrit les deux volets principaux du système :

(i) une redevance sur les combustibles fossiles qui est généralement payable par les producteurs ou les distributeurs de combustibles, et dont les taux seront établis pour chaque combustible de façon à équivaloir à 20 \$ la tonne d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019, et augmenteront de 10 \$ par année pour s'établir à 50 \$ la tonne d'éq. CO<sub>2</sub> en 2022;

(ii) un STFR pour les installations d'envergure dans les secteurs à forte intensité d'émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux, avec l'option pour les petites installations dans ces secteurs de participer au système de façon volontaire.<sup>5</sup>

En décembre 2017, le gouvernement du Canada a demandé aux provinces et aux territoires de fournir de l'information au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2018 décrivant comment ils ont l'intention de respecter le Modèle.

En janvier 2018, le gouvernement fédéral a publié pour commentaires des propositions législatives relatives au filet de sécurité fédéral proposé. Le 27 mars 2018, le gouvernement du Canada a déposé à la Chambre des communes la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018* (projet de loi C-74), qui comprenait la Loi. Le 21 juin 2018, le projet de loi C-74, comprenant la Loi, a reçu la sanction royale.<sup>6</sup>

Toujours en janvier 2018, le gouvernement du Canada a publié un projet de cadre réglementaire pour le STFR qui décrit la forme que prendra le système<sup>7</sup>. De plus, en mai 2018, le ministère de l'Environnement a publié un document connexe au cadre de réglementation qui fournit d'autres précisions sur les unités de conformité et leur utilisation dans le STFR<sup>8</sup>. Dans le cadre du développement des normes fondées sur le rendement, le ministère de l'Environnement tient compte de l'intensité des émissions

<sup>5</sup> "Technical paper: Federal carbon pricing backstop." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/technical-paper-federal-carbon-pricing-backstop.html>.

<sup>6</sup> *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/G-11.55/index.html>.

<sup>7</sup> "Carbon pricing: Regulatory framework for the output-based pricing system." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/output-based-pricing-system.html>.

<sup>8</sup> "Carbon pricing: Compliance options under the federal output-based pricing system." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/compliance-options-output-based-system.html>.

<sup>5</sup> « Document technique relatif au filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/document-technique-filet-securite-federal-tarification-carbone.html>.

<sup>6</sup> *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/G-11.55/index.html>.

<sup>7</sup> « La tarification du carbone : cadre de réglementation du système de tarification fondé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/systeme-tarification-fonde-rendement.html>.

<sup>8</sup> « Tarification du carbone : options de conformité conformément au système fédéral de tarification basé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/options-conformite-systeme-rendement.html>.

may lead a sector to be at competitiveness risk due to the pricing of pollution.

On October 23, 2018, after the review of each provincial and territorial system, the federal government announced that it will implement the federal backstop system, in whole or in part, in 2019, in any province or territory that has requested it or that does not have a pollution pricing system in place that aligns with the Benchmark. The assessment process considered how the elements of the given provincial or territorial pollution pricing system contribute as a whole to meeting the Benchmark.

On October 31, 2018, regulatory amendments on the OBPS were published in the *Canada Gazette Part II*. These included the *Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (SOR/2018-212) [listing provinces and territories for the purposes of the OBPS], the *Notice Establishing Criteria Respecting Facilities and Persons and Publishing Measures* (Registration Notice), and the *Greenhouse Gas Emissions Information Production Order* (Information Order).

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

The Regulations will be administered and enforced as part of the fuel charge regime under Part 1 of the GGPPA, and any requirements relating to the fuel charge under Part 1 of the GGPPA are derived from the GGPPA itself. Accordingly, the Regulations do not increase or decrease the level of costs imposed on Canadians, businesses, governments or other stakeholders.

### *Small business lens*

As the fuel charge requirements under Part 1 of the GGPPA generally apply to fuel producers and fuel distributors upstream in the distribution chain, small businesses are not expected to incur significant compliance costs due to the listing of backstop jurisdictions in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA. As a result, the small business lens does not apply to the Regulations.

### *“One-for-One” Rule*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, and any requirements relating to the fuel charge

et de l'exposition aux échanges commerciaux de chaque secteur, ainsi que d'autres facteurs qui pourraient menacer la position concurrentielle d'un secteur en raison de la tarification de la pollution.

Le 23 octobre 2018, après un examen de chaque système provincial et territorial, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il mettra en œuvre le filet de sécurité fédéral, en tout ou en partie, en 2019, dans toute province ou tout territoire qui en font la demande ou qui ne disposent pas d'un système de tarification de la pollution en place qui respecte le Modèle. Le processus d'évaluation tenait compte de la façon dont les éléments du système donné de tarification de la pollution provinciale ou territoriale contribuent, dans l'ensemble, à répondre aux exigences du Modèle.

Le 31 octobre 2018, des modifications réglementaires relatives au STFR ont été publiées dans la *Partie II de la Gazette du Canada*. Ces modifications comprenaient le *Décret modifiant la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (DORS/2018-212) [énumération des provinces et territoires aux fins du STFR], l'*Avis concernant l'établissement des critères relatifs aux installations et aux personnes et la publication de mesures* (avis d'inscription) et l'*Arrêté sur la production de renseignements concernant les émissions de gaz à effet de serre* (arrêté sur les renseignements).

## **Analyse de la réglementation**

### *Coûts et avantages*

Le Règlement sera administré et mis en application dans le cadre du régime relatif à la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi, et toute exigence s'y rapportant découle de la Loi elle-même. Par conséquent, le Règlement ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau des coûts imposés aux Canadiens, aux entreprises, aux gouvernements ou à d'autres intervenants.

### *Lentille des petites entreprises*

Comme les exigences relatives aux redevances sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi s'appliquent généralement aux producteurs et distributeurs de combustibles en amont de la chaîne de distribution, on ne s'attend pas à ce que les petites entreprises aient des coûts d'observation importants à assumer imputables à l'établissement de la liste des administrations assujetties au filet de sécurité dans la partie 1 de l'annexe 1 et dans l'annexe 2 de la Loi. En conséquence, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Règlement.

### *Règle du « un pour un »*

Le Règlement déclenche l'application de la partie 1 de la Loi, et toute exigence liée à la redevance sur les

under Part 1 of the GGPPA are derived from the GGPPA itself. Accordingly, the Regulations do not increase or decrease the level of administrative burden imposed on business; therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *Strategic environmental assessment*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, which is an essential component of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution. Carbon pollution pricing intends to reduce GHG emissions in the long term by encouraging behavioural changes and stimulating investments in low-carbon innovation. Implementing the federal backstop enables implementation of the pan-Canadian approach to pricing carbon pollution and extending pollution pricing throughout Canada. By helping to ensure that all jurisdictions across Canada have a price on carbon pollution that meets the federal standard, it will support the reduction of GHG emissions and help achieve the objectives of protecting the environment, stimulating investments in low-carbon innovation and creating a sustainable clean-growth economy. It will directly and indirectly contribute to all of the goals of the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy, but particularly to the goals of effective action on climate change, clean growth and clean energy.<sup>9</sup>

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, which is an essential component of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution.

The GBA+ concluded that the application of the carbon pollution price can have disproportionate impacts on low-income and vulnerable populations. These impacts are neutralized or mitigated in the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution through the recycling of the direct proceeds to individuals. Carbon pollution pricing, with well designed proceed return as a core element, will minimize the impacts of climate change on Canadians and the

combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi découle de la Loi elle-même. Par conséquent, le Règlement ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau du fardeau administratif imposé aux entreprises, si bien que la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Règlement n’est pas lié à un plan de travail ni à un engagement en vertu d’un forum de coopération réglementaire officiel.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Le Règlement déclenche l’application de la partie 1 de la Loi, qui constitue une composante essentielle de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone. La tarification de la pollution par le carbone vise à réduire les émissions de GES à long terme en encourageant les changements comportementaux et en stimulant les investissements dans l’innovation à faibles émissions de carbone. La mise en place du filet de sécurité fédéral permet la mise en œuvre de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone et d’étendre la tarification de la pollution partout au Canada. En aidant à faire en sorte que toutes les administrations au Canada appliquent une tarification sur la pollution par le carbone qui satisfait à la norme fédérale, cela soutiendra la réduction des émissions de GES et facilitera l’atteinte des objectifs en ce qui a trait à la protection de l’environnement, à la stimulation des investissements dans l’innovation à faibles émissions de carbone et à la création d’une croissance économique propre et durable. Cela contribuera aussi directement et indirectement à l’atteinte de tous les objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019, mais plus particulièrement des objectifs des mesures relatives aux changements climatiques, de croissance propre et d’énergie propre<sup>9</sup>.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le Règlement déclenche l’application de la partie 1 de la Loi, qui constitue une composante essentielle de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone.

Selon les conclusions de l’ACS+, l’application de la tarification de la pollution par le carbone est susceptible d’avoir des répercussions disproportionnées sur les populations à faible revenu et vulnérables. Ces répercussions sont neutralisées ou atténuées dans l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone par l’intermédiaire du recyclage des produits directs aux individus. La tarification de la pollution par le carbone, avec

<sup>9</sup> “Federal Sustainable Development Strategy.” Department of the Environment: <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?Lang=En&n=CD30F295-1>.

<sup>9</sup> « Stratégie fédérale de développement durable ». Ministère de l’Environnement : <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?Lang=En&n=CD30F295-1> (en anglais seulement).

Canadian economy contributing to the overall resilience of the country and benefiting all, including potentially vulnerable groups, while maintaining the overall incentives of the price signal to incent behavioural change to reduce GHG emissions and help contribute to the Government's climate change objectives. Proceeds recycling can also be directed to further mitigate climate change impacts, which can particularly benefit groups that are more vulnerable to the impacts of changing weather patterns.

On October 23, 2018, the Government announced that in Ontario, New Brunswick, Manitoba and Saskatchewan, the federal government will return the bulk of the direct proceeds from the fuel charge directly to individuals and families, through Climate Action Incentive payments, with a top-up of 10% for those living in small and rural communities. The remainder will go to support small and medium-sized businesses, municipalities, universities, colleges, schools, hospitals, non-profits and Indigenous communities.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Regulations will be implemented, administered and enforced by the Canada Revenue Agency and, at the border, by the Canada Border Services Agency as part of the fuel charge regime under Part 1 of the GGPPA.

#### **Contacts**

Gervais Coulombe  
Sales Tax Division  
Tax Policy Branch  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-3773

Ron Hagmann  
Excise and GST/HST Rulings Directorate  
Canada Revenue Agency  
Place de Ville, Tower A, 9th Floor  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: 613-670-7360

un retour des produits bien conçu comme élément essentiel, réduira au minimum les impacts des changements climatiques sur les Canadiens et l'économie canadienne en contribuant à la résilience générale du pays et en profitant à tous, notamment aux groupes potentiellement vulnérables, tout en maintenant les incitatifs généraux du signal du prix permettant de stimuler les changements comportementaux en vue de réduire les émissions de GES et de faciliter l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de changements climatiques. Il est également possible de diriger le recyclage des produits de façon à ce qu'il atténue davantage les impacts des changements climatiques, ce qui peut profiter plus particulièrement aux groupes plus vulnérables aux impacts des tendances météorologiques changeantes.

Le 23 octobre 2018, le gouvernement fédéral a annoncé qu'en Ontario, au Nouveau-Brunswick, au Manitoba et en Saskatchewan, il allait directement reverser aux particuliers et aux familles la majeure partie des produits directs provenant des redevances sur les combustibles, par l'intermédiaire de paiements de l'Incitatif à agir sur le climat, ce qui inclut un supplément de 10 % pour les résidents des régions rurales et des petites communautés. Le reste servira de soutien aux petites et moyennes entreprises, aux municipalités, aux universités, aux collèges, aux écoles, aux hôpitaux, aux organismes sans but lucratif et aux collectivités autochtones.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le Règlement sera mis en œuvre, administré et appliqué par l'Agence du revenu du Canada, et à la frontière, par l'Agence des services frontaliers du Canada dans le cadre du régime relatif à la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi.

#### **Personnes-ressources**

Gervais Coulombe  
Division de la taxe de vente  
Direction de la politique de l'impôt  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-3773

Ron Hagmann  
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH  
Agence du revenu du Canada  
Place de Ville, tour A, 9<sup>e</sup> étage  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone : 613-670-7360

## Annex: The Benchmark

The Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution on October 3, 2016, and followed up with the publication of guidance on the Benchmark in August 2017 and supplemental guidance on the Benchmark in December 2017. The Benchmark is comprised of the elements below; the guidance published in 2017 is shown in italics.

### 1. Timely introduction

- All jurisdictions will have carbon pricing by 2018.
- *The federal government will provide technical assistance to provinces and territories to support the design of their carbon pollution pricing systems, as requested, such as modelling GHG emission projections and economic analysis.*

### 2. Common scope

- Pricing will be based on GHG emissions and applied to a common and broad set of sources to ensure effectiveness and minimize interprovincial competitiveness impacts. At a minimum, carbon pricing should apply to substantively the same sources as British Columbia's carbon tax.
- *At the time of the publication of the Benchmark in October 2016, British Columbia's carbon tax applied broadly across the economy, including but not limited to fuels that produce GHG emissions when combusted in transportation, heating, electricity, light manufacturing and industry. There are specific exemptions from British Columbia's carbon tax for the use of fuels where combustion does not occur (e.g., fuel used as a raw material in industrial processes, fuel used to remove natural gas liquid or impurities in the processing of natural gas). Other specific exemptions from British Columbia's carbon tax, as in effect in 2016, included marked gasoline and diesel used for certain agricultural purposes, and fuels sold for export.*
- *The goal of the Benchmark is to ensure that each carbon pollution pricing system applies to a broad base of emissions. Each jurisdiction should apply its carbon pollution pricing system to essentially the same sources and fuels as those to which British Columbia's carbon tax applies, to the extent to which the same sources exist in the jurisdiction.*

## Annexe : le Modèle

Le gouvernement du Canada a publié l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone le 3 octobre 2016, et par la suite, a publié un document d'orientation sur les critères du Modèle en août 2017, ainsi qu'un document d'orientation supplémentaire sur le Modèle en décembre 2017. Le Modèle comprend les éléments décrits ci-dessous; les passages du document d'orientation publié en 2017 sont en italique.

### 1. Introduction en temps opportun

- La tarification du carbone sera en vigueur dans toutes les administrations d'ici 2018.
- *Le gouvernement fédéral offrira une assistance technique aux provinces et territoires pour soutenir la conception de leur système de tarification de la pollution par le carbone, au besoin, telle que la modélisation des projections d'émissions de GES et les analyses économiques.*

### 2. Portée commune

- La tarification sera en fonction des émissions de GES et s'appliquera à un ensemble vaste et commun de sources afin d'assurer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur la compétitivité interprovinciale. Au minimum, la tarification du carbone s'appliquera essentiellement aux mêmes sources que la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.
- *Au moment de la publication du Modèle en octobre 2016, la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique s'appliquait de manière large à toute l'économie, notamment aux combustibles (sans toutefois s'y limiter) qui produisent des émissions de GES lorsqu'ils sont brûlés pour le transport, le chauffage, l'électricité, la fabrication légère et l'industrie. En revanche, des exemptions particulières sont prévues à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique pour l'utilisation de combustibles qui ne sont pas brûlés (p. ex. un combustible utilisé comme matière première dans un procédé industriel ou pour extraire les liquides du gaz naturel ou éliminer les impuretés dans le traitement du gaz naturel). Au nombre des autres exemptions à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, comme celle mise en œuvre en 2016, figuraient l'essence et le diesel marqués pour certaines applications agricoles et les carburants vendus pour exportation.*
- *L'objectif du Modèle est d'assurer que chaque système de tarification de la pollution par le carbone s'applique à une vaste base d'émissions. Chaque administration devrait appliquer son système de tarification de la pollution par le carbone essentiellement aux mêmes sources et aux mêmes*

*combustibles que ceux auxquels s'applique la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, dans la mesure où les mêmes sources existent chez eux.*

### 3. Two systems

- Jurisdictions can implement: (i) an explicit price-based system (a carbon tax like British Columbia's or a carbon levy and performance-based emissions system like in Alberta); or (ii) a cap-and-trade system (e.g., in Quebec).

### 4. Legislated increases in stringency, based on modelling, to contribute to our national target and provide market certainty

- For jurisdictions with an explicit price-based system, the carbon price should start at a minimum of \$10 per tonne in 2018, and rise by \$10 per year to \$50 per tonne in 2022.
- *Carbon pricing systems should be designed to achieve incremental GHG emissions reductions in the 2018 to 2022 period through a clear price signal flowing from the level at which caps are set or an explicit carbon price, meaning fewer emissions than would have occurred without the pricing system in place.*
- The following guidance applies to jurisdictions with cap-and-trade systems:
  - (i) Each cap-and-trade system must incorporate a 2030 emissions reduction target equal to or greater than Canada's 30% reduction target.
  - (ii) Cap-and-trade systems must decline (more stringent) annual caps to at least 2022 that correspond, at a minimum, to the projected emissions reductions resulting from the carbon price that year in price-based systems.
  - (iii) *Caps must cover a broad base of emissions comparable to British Columbia's carbon tax, decline in time and result in incremental reductions, and cannot be adjusted upwards in order to accommodate large new activities.*
  - (iv) *Jurisdictions can set an annual or a multi-year compliance period.*
  - (v) *The emission limits set by the caps for 2018 to 2022 should be less than or equal to a modelled estimate of the emissions that would have resulted in that jurisdiction from applying the Benchmark carbon price during that period to the sources covered by the cap. The baseline for modelling will be an accurate and recent projection, informed by Canada and the jurisdiction.*

### 3. Deux systèmes

- Les administrations peuvent mettre en place : (i) un système explicite fondé sur les tarifs (une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique ou un système basé sur les prélèvements sur les émissions et le rendement comme en Alberta); (ii) un système de plafonnement et d'échange (par exemple, celui du Québec).

### 4. Accroissement de la rigueur prévue par la loi, selon la modélisation, afin de contribuer à l'atteinte de notre cible nationale et de garantir la stabilité du marché

- Pour les administrations ayant mis en œuvre un système explicite fondé sur les tarifs, le prix du carbone devrait être établi à un minimum de 10 \$/tonne en 2018, et augmenter de 10 \$/an jusqu'à atteindre 50 \$/tonne en 2022.
- *Les systèmes de tarification du carbone devraient être conçus de manière à permettre des réductions supplémentaires d'émissions de GES entre 2018 et 2022 au moyen d'un signal-prix clair qui découle du niveau auquel sont fixés les plafonds ou d'un prix explicite sur le carbone, ce qui signifie qu'un nombre moindre d'émissions n'aurait pu se produire sans la mise en place d'un système de tarification du carbone.*
- Les administrations dotées d'un système de plafonnement et d'échange doivent :
  - (i) Fixer une cible de réduction des émissions en 2030 égale ou supérieure à la cible de réduction de 30 % du Canada.
  - (ii) Réduire les plafonds annuels (accroissement de la rigueur) au moins jusqu'en 2022 qui correspondent, au minimum, à la réduction des émissions prévue pour l'année visée résultant de la tarification du carbone dans les systèmes fondés sur les tarifs.
  - (iii) *Les plafonds doivent couvrir une vaste base d'émission comparable à la taxe du carbone de la Colombie-Britannique, décliner avec le temps et entraîner des réductions progressives, et ne peuvent être ajustés à la hausse pour accommoder de nouvelles activités de grande envergure.*
  - (iv) *Les administrations peuvent établir une période de conformité annuelle ou pluriannuelle.*
  - (v) *Les limites des émissions établies par les plafonnements pour la période de 2018 à 2022 doivent être inférieures ou égales à une estimation modélisée.*

(vi) Cap-and-trade systems should include best practices in use in cap-and-trade systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).

(vii) A reserve should be established from which emission allowances can be released to moderate sudden pressures in the market that could significantly and rapidly change prices to capped participants, including new entrants.<sup>10</sup>

(viii) The system should include other measures to support price predictability and market stability, including auction floor prices that increase consistently.<sup>11</sup>

(ix) Allowances should be distributed and reported in a transparent manner while protecting confidential business information, including methodologies for allowance allocation and quantities of free allowance provided.

(x) Clear rules should define the treatment of allowances and credits held by any capped facilities that cease operation.

(xi) There should be clear rules and limits to prevent market manipulation.

- The following guidance applies to jurisdictions with explicit price-based systems similar to Alberta's hybrid system:

(i) A hybrid system should include two components: a carbon levy (or tax) that applies to fossil fuels and an output-based pricing system that applies to designated facilities or sectors (which do not pay the levy on the fuel they use). The carbon pollution price in both components of a hybrid system – the fuel levy and the fixed payment per tonne of CO<sub>2</sub>e that is a compliance option under the output-based pricing component – should be at least equal to the Benchmark carbon pollution price.

(ii) The output-based pricing system component should not apply to fuel distributed to consumers.

(iii) Jurisdictions should tailor the emission intensity standards in the output-based pricing component of their hybrid system to the circumstances of their sectors. These standards should be at levels that drive improved performance in carbon

des émissions qui auraient découlé dans cette province ou ce territoire de l'application de la tarification du carbone selon le modèle pendant cette période aux sources couvertes par le plafonnement. Les données de référence pour la modélisation seront celles d'une projection juste et récente, éclairée par le Canada et la province ou le territoire.

(vi) Les systèmes de plafonnement et d'échanges devraient inclure les pratiques exemplaires utilisées dans les systèmes de plafonnement et d'échanges à l'échelle internationale et au Canada (p. ex. les méthodes de quantification rigoureuses, les exigences de vérification des rapports de conformité par une tierce partie, des registres transparents pour le suivi des unités et des obligations strictes concernant la reddition de comptes).

(vii) Une réserve à partir de laquelle des droits d'émission pourraient être libérés devrait être établie pour modérer les fluctuations soudaines du marché (incluant l'entrée de nouveaux entrants) qui pourraient donner lieu à un changement important et rapide des prix pour les participants à émissions plafonnées.<sup>10</sup>

(viii) Le système devrait comprendre d'autres mesures pour soutenir la prévisibilité des prix et la stabilité du marché, y compris des prix plancher pour les ventes aux enchères qui augmentent de façon constante.<sup>11</sup>

(ix) Les droits d'émission devraient être distribués et déclarés de manière transparente tout en protégeant les informations commerciales à caractère confidentiel, y compris les méthodes d'allocation et l'allocation gratuite de droits d'émission.

(x) Des règles claires devraient définir le traitement des droits d'émission et des crédits détenus par les participants à émissions plafonnées qui cessent leurs activités.

(xi) Il devrait y avoir des règles et des limites claires afin de prévenir la manipulation du marché.

- Les directives suivantes s'appliquent aux administrations dont les systèmes sont fondés sur la tarification explicite semblable au système hybride de l'Alberta :

(i) Un système hybride devrait comprendre deux composantes : une redevance (ou une taxe) qui s'applique aux énergies fossiles et un système de tarification fondé sur le produit qui s'applique à des

<sup>10</sup> Western Climate Initiative (WCI) guidance suggests a minimum of 5% of total allowances issued should be kept in reserve.

<sup>11</sup> WCI guidance sets an annual price floor increase of 5% plus inflation until 2020.

<sup>10</sup> Les directives relatives à la Western Climate Initiative (WCI) suggèrent qu'un minimum de 5 % des droits totaux devrait être gardé en réserve.

<sup>11</sup> Les directives relatives à la WCI fixent l'augmentation annuelle du prix plancher à 5 % plus l'inflation jusqu'en 2020.

*intensity over the 2018 to 2022 period, and should account for best-in-class performance. The reviews of carbon pricing committed to in the Pan-Canadian Framework will consider the adequacy of these emission intensity standards, accounting for their impacts on emissions, innovation, competitiveness and carbon leakage.*

*(iv) The output-based pricing component should include best practices in emission trading systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).*

*installations ou des secteurs désignés (qui ne paient pas de redevance sur le carburant qu'ils utilisent). Le prix de la pollution par le carbone dans les deux composantes d'un système hybride — la redevance sur le carburant et le paiement fixe par tonne d'éq. CO<sub>2</sub>, qui est une option de conformité selon la composante de tarification fondée sur le rendement — doit être au moins égal au prix de la pollution par le carbone dans le modèle.*

*(ii) Le système de tarification sur la base du produit ne devrait pas s'appliquer au carburant distribué aux consommateurs.*

*(iii) Les administrations devraient façonner les normes sur l'intensité des émissions sur la composante de tarification basée sur le produit de leur système hybride en fonction des circonstances de leurs secteurs. Ces normes doivent être à des niveaux qui entraînent un rendement amélioré de l'intensité en carbone entre 2018 et 2022, et devraient tenir compte d'une performance de premier rang. Les examens de la tarification du carbone promis dans le Cadre pancanadien porteront sur la justesse de ces normes d'intensité d'émission, compte tenu de leurs impacts sur les émissions, l'innovation, la compétitivité et les fuites de carbone.*

*(iv) La composante de tarification basée sur le produit devrait inclure les pratiques exemplaires dans les systèmes d'échanges d'émissions à l'échelle internationale et au Canada (p. ex. des méthodologies de quantification solides; les exigences d'une vérification par une tierce partie des rapports de conformité; les registres transparents pour le suivi des unités; et les exigences de rapports solides).*

## **5. Revenues remain in the jurisdiction of origin**

- The Government of Canada has committed to return the direct proceeds from carbon pricing to the jurisdiction of origin, where they may be used for various measures, including to address impacts on vulnerable populations and sectors and to support climate change and clean growth goals.

## **6. Federal backstop system**

- The federal government will introduce an explicit price-based carbon pricing system that will apply in jurisdictions that do not meet the Benchmark. The federal backstop system will be consistent with the principles set out in the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution and will return direct proceeds to the jurisdiction of origin.

## **5. Les revenus demeurent dans l'administration où ils ont été générés**

- Le gouvernement du Canada s'est engagé à retourner les produits directs provenant de la tarification du carbone à l'administration d'origine où ces produits pourront être utilisés pour une variété de mesures, y compris pour gérer l'incidence sur les populations et les secteurs vulnérables et pour appuyer l'atteinte des objectifs liés aux changements climatiques et à la croissance propre.

## **6. Filet de sécurité fédéral**

- Le gouvernement fédéral mettra en place un système explicite de tarification du carbone fondé sur les tarifs qui s'appliquera dans les administrations qui ne respectent pas le Modèle. Le filet de sécurité fédéral sera conforme aux principes de l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone, et les produits directs seront retournés à l'administration concernée.



- *As committed to in the Pan-Canadian Framework, the federal government will:*

*(i) work with the territories to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies; and*

*(ii) engage Indigenous peoples to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies.*

## 7. Five-year review

- The overall approach will be reviewed by early 2022 to confirm the path forward, including continued increases in stringency. The review will account for progress and for the actions of other countries in response to carbon pricing, as well as recognition of permits or credits imported from other countries.
- *Federal, provincial and territorial governments will work together to establish the approach to the review of carbon pollution pricing, including expert assessment of stringency and effectiveness that compares carbon pollution pricing systems across Canada, which will be completed by early 2022 to provide certainty on the path forward.*
- *An interim report will be completed in 2020, and reviewed and assessed by Canada's First Ministers.*
- *The federal, provincial and territorial governments will work together to assess approaches and best practices to address the competitiveness of emissions-intensive and trade-exposed sectors. This work started in 2017.*

## 8. Reporting

- Jurisdictions should provide regular, transparent and verifiable reports on the outcomes and impacts of carbon pricing policies.
- *The federal government will:*
  - (i) continue to collaborate with provinces and territories on efforts to track and report GHG emissions in a consistent way across the country;*
  - (ii) take regular stock of progress under carbon pollution pricing in order to report to Canadians*

- *Tel que promis dans le Cadre pancanadien :*

*(i) le gouvernement fédéral collaborera avec les territoires pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes;*

*(ii) le gouvernement fédéral mobilisera les peuples autochtones pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes.*

## 7. Examen quinquennal

- L'approche générale fera l'objet d'un examen d'ici le début de 2022 afin de confirmer la voie à suivre, y compris le maintien de l'augmentation de la rigueur. L'examen rendra compte des progrès et des mesures prises par les autres pays en réaction à la tarification du carbone, de même que de la reconnaissance des permis ou des crédits importés d'autres pays.
- *Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble afin d'établir une approche pour l'examen de la tarification de la pollution par le carbone, y compris une évaluation comparative menée par des experts à l'égard des contraintes et de l'efficacité des différents systèmes de tarification de la pollution par le carbone appliqués au Canada. L'examen sera réalisé tôt en 2022, et ce, afin de s'assurer de la marche à suivre pour les prochaines étapes.*
- *Un rapport intermédiaire sera préparé en 2020, qui sera révisé et évalué par les premiers ministres.*
- *Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble pour évaluer les approches et les pratiques exemplaires pour répondre aux problèmes de compétitivité des secteurs à forte intensité des émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux. Ce travail commencera en 2017.*

## 8. Établissement de rapports

- Les administrations devraient fournir régulièrement des rapports qui font preuve de transparence et qui sont vérifiables sur les résultats et les répercussions des politiques sur la tarification du carbone.
- *Le gouvernement fédéral :*
  - (i) continuera de collaborer avec les provinces et les territoires pour faire le suivi et présenter des rapports sur les émissions de GES de façon uniforme dans l'ensemble du pays;*

and to inform Canada's future commitments in accordance with the Paris Agreement;

(iii) engage with external experts to provide informed advice to First Ministers and decision makers, assess the effectiveness of measures, including through the use of modelling, and identify best practices; and

(iv) collaborate with provincial and territorial governments, through the Canadian Council of Ministers of Environment to examine:

(a) options for a pan-Canadian GHG offset framework; and

(b) international mitigation opportunities including the scope for ongoing recognition by Canadian jurisdictions of credits associated with reductions occurring in other countries.

- Jurisdictions should require, at minimum, annual reporting of emissions by regulated entities.
- Jurisdictions with emissions trading should establish registries for tracking tradable units (allowances and credits), and should report periodically on market holdings and activities.

(ii) fera le point régulièrement sur les progrès accomplis dans la tarification de la pollution par le carbone afin d'en informer les Canadiens et d'éclairer les engagements futurs du Canada selon l'Accord de Paris;

(iii) collaborera avec des spécialistes externes pour donner des conseils éclairés aux premiers ministres et aux décideurs, évaluer l'efficacité des mesures prises, notamment grâce à la modélisation, et cerner les pratiques exemplaires;

(iv) collaborera avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, par l'intermédiaire du Conseil canadien des ministres de l'environnement, pour examiner :

(a) des options pour une cadre pancanadien pour les crédits compensatoires de GES;

(b) les occasions internationales d'atténuation, y compris la portée de la reconnaissance continue des administrations publiques canadiennes des crédits associés aux réductions effectuées dans d'autres pays.

- Les administrations devraient exiger, au minimum, la déclaration annuelle des émissions des entités réglementées.
- Les administrations qui permettent l'échange de droits d'émission devraient établir des registres pour le suivi des unités échangeables (droits d'émission et crédits), et devraient périodiquement rendre compte de la possession de droits d'émission et de crédits dans le marché, et des activités du marché.

Registration  
SOR/2019-80 March 26, 2019

## PILOTAGE ACT

P.C. 2019-219 March 25, 2019

## RESOLUTION

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsections 20(3) and 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, published the proposed *Regulations Repealing the Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on November 10, 2018;

Therefore, the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsections 20(1) and 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Repealing the Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*.

Halifax, January 28, 2019

Captain Sean Griffiths  
Chief Executive Officer  
Atlantic Pilotage Authority

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsections 20(1) and 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Regulations Repealing the Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*, made by the Atlantic Pilotage Authority.

## Regulations Repealing the Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations

## Repeal

**1** The *Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

## Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> R.S., c. P-14

<sup>1</sup> SOR/86-1004

Enregistrement  
DORS/2019-80 Le 26 mars 2019

## LOI SUR LE PILOTAGE

C.P. 2019-219 Le 25 mars 2019

## RÉSOLUTION

Attendu que, conformément aux paragraphes 20(3) et 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 novembre 2018, le projet de règlement intitulé *Règlement abrogeant le Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 20(1) et 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage de l'Atlantique prend le *Règlement abrogeant le Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après.

Halifax, le 28 janvier 2019

Le premier dirigeant  
de l'Administration de pilotage de l'Atlantique  
Capitaine Sean Griffiths

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des paragraphes 20(1) et 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement abrogeant le Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

## Règlement abrogeant le Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

## Abrogation

**1** Le *Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*<sup>1</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.R., ch. P-14

<sup>1</sup> DORS/86-1004

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

In 2013, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) identified several issues with the *Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations* (the Regulations). The most salient of these issues is the view that section 18 of the Regulations is *ultra vires* with respect to the *Pilotage Act*.

### Background

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) is a Crown corporation with a mandate to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service in the Canadian waters surrounding Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, and New Brunswick. Within this region, the Authority designates the specific areas where pilotage services are to be delivered.

### Objectives

The objective of the amendment is to repeal the *Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*.

### Description

This amendment seeks to repeal the *Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations*.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to business. The amendment will result in the “OUT” of one regulatory title.

### Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small business.

### Consultation

Shippers who traverse the waters described in the Regulations in question have chosen to enlist navigational services from private ice advisors rather than from pilots licensed under the Regulations. As a result, neither shippers nor private ice advisors are expected to be impacted

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

En 2013, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) a relevé plusieurs problèmes dans le *Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* (le Règlement), en particulier le fait que l'article 18 du Règlement outrepassse les pouvoirs de la *Loi sur le pilotage*.

### Contexte

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) est une société d'État qui a pour mandat de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sécuritaire et efficace dans les eaux canadiennes entourant Terre-Neuve-et-Labrador, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. L'Administration désigne, à l'intérieur de cette région, les zones spécifiques où des services de pilotage doivent être fournis.

### Objectifs

La modification a pour objectif d'abroger le *Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*.

### Description

La présente modification vise à abroger le *Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette modification, car l'abrogation n'impose aucun changement dans les coûts administratifs ni dans le fardeau pour l'industrie. La modification entraînera la « SUPPRESSION » d'un titre réglementaire.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette modification, car l'abrogation n'occasionnera pas de coûts pour les petites entreprises.

### Consultation

Les chargeurs qui traversent les eaux visées dans le Règlement ont choisi de faire appel aux services de navigation de conseillers sur les glaces privés plutôt qu'à des pilotes brevetés en vertu du Règlement. Par conséquent, la modification ne devrait pas avoir de répercussions sur les

by the amendment. At present, there is one pilot who maintains a licence under the Regulations, and the repeal of the Regulations would terminate the validity of this licence. This individual has not performed a pilotage assignment within the waters described in the Regulations in nearly one decade, and is not planning to do so in the future.

This amendment was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on November 10, 2018, and allowed a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection. No comments were received and no notices of objection were filed.

### **Rationale**

The *Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations* have governed the delivery of the Authority's pilotage services in the waters not established as compulsory pilotage areas, notwithstanding those exempt under subsection 3(2), since their inception in 1986 (SOR/86-1004). The intent of the Regulations was to provide the Authority with some means to license and ensure the availability of pilots who would operate in the waters not established as compulsory pilotage areas during the winter months, when navigation through the Gulf of St. Lawrence and the St. Lawrence River can be difficult due to ice. The Authority developed the Regulations in tandem with the Laurentian Pilotage Authority (LPA), which issued the *Laurentian Pilotage Authority District No. 3 Regulations* (the District No. 3 Regulations) in 1987 (SOR/87-58). Over the decades, industry has chosen to enlist navigational services from private ice advisors rather than from pilots licensed under the Regulations. In fact, no pilotage assignment has been completed under the Regulations since 2010. Following the LPA's repeal of the District No. 3 Regulations in 2015 (SOR/2015-35), the Authority remains the only Pilotage Authority in Canada with regulations pertaining to waters that are not established as compulsory pilotage areas.

### **Implementation, enforcement and service standards**

The amendment is expected to produce no change to compliance and enforcement.

chargeurs ni les conseillers sur les glaces privés. Présentement, il y a un pilote qui maintient un brevet en vertu du Règlement, et l'abrogation de celui-ci mettrait fin à la validité de ce brevet. Cette personne n'a pas effectué d'affectations de pilotage dans les eaux visées par le Règlement depuis près d'une décennie, et ne prévoit pas en faire à l'avenir.

Cette modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 10 novembre 2018 suivie d'une période de 30 jours afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes intéressées de formuler un avis d'opposition. Aucune observation n'a été reçue et aucun avis d'opposition n'a été déposé.

### **Justification**

Le *Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* régit la prestation des services de pilotage de l'Administration dans les eaux non établies comme zones de pilotage obligatoire, exception faite de celles qui en sont exemptées en vertu du paragraphe 3(2), depuis qu'il a été institué en 1986 (DORS/86-1004). Le Règlement visait à fournir à l'Administration des moyens de délivrer des brevets et d'assurer la disponibilité des pilotes qui desserviraient les eaux non établies comme zones de pilotage obligatoire pendant les mois d'hiver, alors que la navigation dans le golfe du Saint-Laurent et sur le fleuve Saint-Laurent peut être compliquée par la glace. L'Administration a élaboré le Règlement en tandem avec l'Administration de pilotage des Laurentides (APL), qui a adopté le *Règlement sur la circonscription n° 3 de l'Administration de pilotage des Laurentides* (le Règlement sur la circonscription n° 3) en 1987 (DORS/87-58). Au cours des décennies, l'industrie a choisi de recourir aux services de navigation de conseillers sur les glaces privés plutôt qu'à des pilotes brevetés en vertu du Règlement. En fait, aucune affectation de pilotage n'a été effectuée en vertu du Règlement depuis 2010. Depuis l'abrogation par l'APL du Règlement sur la circonscription n° 3 en 2015 (DORS/2015-35), l'Administration est la seule administration de pilotage au Canada qui a un règlement s'appliquant à des eaux non établies comme zones de pilotage obligatoire.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

La modification ne devrait pas entraîner de changements à la conformité et à l'application.

**Contact**

Captain Sean Griffiths  
Chief Executive Officer  
Atlantic Pilotage Authority  
TD Tower, Suite 1801  
1791 Barrington Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3J 3K9  
Telephone: 902-426-2550  
Fax: 902-426-4004

**Personne-ressource**

Capitaine Sean Griffiths  
Chef de la direction  
Administration de pilotage de l'Atlantique  
Tour TD, pièce 1801  
1791, rue Barrington  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 3K9  
Téléphone : 902-426-2550  
Télécopieur : 902-426-4004

Registration  
SOR/2019-81 March 26, 2019

CANADA TRANSPORTATION ACT

P.C. 2019-220 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 53.84<sup>a</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Respecting Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services*.

### Regulations Respecting Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services

## Interpretation

### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*)

**level I air carrier** has the same meaning as in subsection 3(1) of the *Transportation Information Regulations*. (*transporteur aérien de niveau I*)

## Fees

### Fees — notice

**2** If a notice is given to the Minister under subsection 53.71(1) of the Act in respect of a proposed arrangement involving at least one level I air carrier, the following fee must be paid by one of the parties to the proposed arrangement:

**(a)** \$28,000, if the proposed arrangement has two parties; or

**(b)** \$36,000, if the proposed arrangement has three or more parties.

### Fees — review process

**3** If a proposed arrangement involving at least one level I air carrier is subject to the review process set out in

Enregistrement  
DORS/2019-81 Le 26 mars 2019

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

C.P. 2019-220 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 53.84<sup>a</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens*, ci-après.

### Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens

## Définitions

### Définitions

**1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**Loi** La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

**transporteur aérien de niveau I** S'entend au sens du paragraphe 3(1) du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*. (*level I air carrier*)

## Frais

### Frais — avis

**2** Si un avis est donné au ministre en application du paragraphe 53.71(1) de la Loi à l'égard d'une entente dont au moins une partie est un transporteur aérien de niveau I, une des parties paie les frais suivants :

**a)** dans le cas d'une entente qui ne comprend que deux parties, 28 000 \$;

**b)** dans le cas d'une entente qui comprend plus de deux parties, 36 000 \$.

### Frais — processus d'examen

**3** Si une entente dont au moins une partie est un transporteur aérien de niveau I est assujettie au processus

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 10

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 10

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

section 53.73 of the Act, the following fee must be paid by one of the parties to the proposed arrangement:

- (a) \$252,000, if the proposed arrangement has two parties; or
- (b) \$304,000, if the proposed arrangement has three or more parties.

#### Payment of fees

4 All fees are to be paid in full by certified cheque to the Receiver General for Canada as follows:

- (a) fees set out in section 2 are payable at the time a notice is given under subsection 53.71(1) of the Act; and
- (b) fees set out in section 3 are payable within five days after the day on which the Minister informs the parties, under subsection 53.71(6) of the Act, that the proposed arrangement raises significant considerations with respect to the public interest.

## Coming into Force

#### S.C. 1996, c. 10

5 These Regulations come into force on the day on which section 53.84 of the *Canada Transportation Act* comes into force, but, if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

Air carrier joint ventures are arrangements between two or more air carriers whereby airlines collaborate on aspects of operations (e.g. scheduling) for routes between given geographic regions. Air carrier joint ventures may enable the realization of efficiencies in an industry where foreign ownership restrictions prevent full mergers and acquisitions, with benefits for participants and consumers.

The *Transportation Modernization Act*, which received royal assent on May 23, 2018, amended the *Canada Transportation Act* (the Act) to enable the consideration of competition and other public interest factors when air carrier joint ventures are reviewed. Given that air carrier joint ventures result primarily in private benefits for participants, the amendments to the Act also enabled the

d'examen prévu à l'article 53.73 de la Loi, une des parties paie les frais suivants :

- a) dans le cas d'une entente qui ne comprend que deux parties, 252 000 \$;
- b) dans le cas d'une entente qui comprend plus de deux parties, 304 000 \$.

#### Païement des frais

4 Le paiement des frais exigibles se fait de manière intégrale par chèque certifié à l'ordre du receveur général du Canada et est effectué :

- a) dans le cas des frais prévus à l'article 2, au moment où est donné l'avis prévu au paragraphe 53.71(1) de la Loi;
- b) dans le cas des frais prévus à l'article 3, dans les cinq jours suivant la date où le ministre fait savoir aux parties, conformément au paragraphe 53.71(6) de la Loi, que l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public.

## Entrée en vigueur

#### L.C. 1996, ch. 10

5 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 53.84 de la *Loi sur les transports au Canada*, ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Les coentreprises aériennes sont des arrangements conclus entre au moins deux transporteurs en vertu desquels des compagnies aériennes collaborent sur des éléments d'exploitation des itinéraires (par exemple les horaires) entre des régions géographiques données. Ces coentreprises sont avantageuses tant pour les participants que pour les consommateurs, puisqu'elles permettent de réaliser des économies dans un secteur d'activité où des restrictions liées à la propriété étrangère empêchent les fusions et les acquisitions complètes.

La *Loi sur la modernisation des transports*, qui a reçu la sanction royale le 23 mai 2018, a modifié la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) afin que la concurrence et d'autres facteurs d'intérêt public soient pris en considération au moment de l'examen des coentreprises aériennes. Étant donné que ce sont les transporteurs aériens qui tirent principalement des avantages privés des



recovery of costs, from participating air carriers, for activities undertaken by Transport Canada (TC) in relation to the assessment of the proposals for joint ventures. In the absence of any regulations establishing the associated fees for service, the full cost of joint venture assessments and authorizations will be borne by the Government of Canada and, ultimately, taxpayers.

## Background

### Air carrier joint ventures

Joint ventures are an increasingly common practice in the global air transport sector. They allow two or more air carriers to coordinate functions on specific routes, including scheduling, pricing, revenue management, marketing and sales. Air carrier joint ventures can yield significant long-term private benefits for participating air carriers, including increased profits over time by way of cost reductions through greater traffic density and the sharing of facilities. Consumers can also benefit by having access to more destinations without having to book separate tickets on different air carriers. Joint ventures can also allow air carriers to realize efficiencies, which may keep some less popular routes operating. Many countries formally recognize that joint ventures can have public benefits to air carriers, travellers and the economy that offset any reduction of competition, and thus have processes that examine these arrangements from the perspectives of both competition and the public interest; Australia, the European Union, Korea, Japan, Malaysia, New Zealand, Singapore and the United States are examples. Other jurisdictions look at issues such as impact on consumers, communities, and the air sector; the environmental impacts; safety and security; and social benefits that may be achieved as a result of the joint venture.

In the current context of Canadian air carrier collaborative arrangements, joint ventures are reviewable under section 90.1 or 92 of the *Competition Act*<sup>1</sup> and are investigated by the Commissioner of Competition (the Commissioner). These reviews are carried out as part of the Commissioner's independent mandate, as head of the Competition Bureau (the Bureau), to administer and enforce the *Competition Act* and to seek to determine whether an air carrier joint venture will substantially

coentreprises aériennes, les modifications à la Loi permettent également le recouvrement, auprès de ces participants, des coûts associés à des activités entreprises par Transports Canada (TC) liées à l'évaluation des propositions de coentreprises. En l'absence de règlements sur le recouvrement des coûts associés à ces activités, la totalité des coûts des évaluations et des autorisations des coentreprises serait assumée par le gouvernement du Canada et reviendrait aux contribuables.

## Contexte

### Coentreprises aériennes

Les coentreprises sont une pratique de plus en plus courante dans le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale. Elles permettent à des transporteurs de coordonner entre eux des fonctions dans des itinéraires précis, y compris les horaires, la tarification, la gestion des revenus, la commercialisation et les ventes. Les transporteurs aériens participants peuvent tirer des avantages privés considérables à long terme dans le cadre des coentreprises aériennes, ce qui comprend une augmentation des profits au fil du temps grâce à des réductions de coûts attribuables à une densité accrue du trafic et au partage des installations. Les consommateurs peuvent eux aussi en bénéficier, en ayant accès à un nombre accru de destinations sans qu'il soit nécessaire de réserver des billets distincts auprès de différents transporteurs. De plus, les coentreprises peuvent permettre aux transporteurs aériens de réaliser des économies et ainsi maintenir l'exploitation d'itinéraires moins demandés. Beaucoup de pays ont reconnu officiellement que les coentreprises peuvent apporter des avantages publics aux transporteurs, aux voyageurs et à l'économie, qui compensent toute réduction de la concurrence, et les pays qui suivent mettent donc en place des processus qui examinent les arrangements en question du point de vue tant de la concurrence que de l'intérêt public : l'Australie, l'Union européenne, la Corée, le Japon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et les États-Unis. D'autres gouvernements se concentrent sur des enjeux tels que les répercussions sur les consommateurs, les collectivités et le secteur aérien; les répercussions sur l'environnement; la sûreté et la sécurité; ainsi que les avantages sociaux qui peuvent être réalisés à la suite de la coentreprise.

Dans le contexte actuel des arrangements de collaboration des transporteurs aériens canadiens, les coentreprises sont susceptibles d'examen en vertu des articles 90.1 ou 92 de la *Loi sur la concurrence*<sup>1</sup> et font l'objet d'une enquête par le commissaire de la concurrence (le commissaire). Ces examens sont réalisés dans le cadre du mandat indépendant du commissaire, en sa qualité de responsable du Bureau de la concurrence (le Bureau), d'appliquer la *Loi sur la concurrence* afin de déterminer si une coentreprise

<sup>1</sup> The section 90.1 heading is "Agreements or Arrangements that Prevent or Lessen Competition Substantially."

<sup>1</sup> L'intitulé de l'article 90.1 est « Accords ou arrangements empêchant ou diminuant sensiblement la concurrence ».

lessen or prevent competition. The Bureau's analysis typically takes into consideration concentration on city route pairs, effective remaining competition, barriers to entry and any efficiencies claimed by the parties. The Commissioner does not consider factors beyond those related to competition, such as impact on employment. Furthermore, since most air carrier joint ventures are not currently notifiable mergers under the *Competition Act*, the Commissioner is not obligated to examine any joint venture arrangements in advance of their implementation. Moreover, joint venture assessments that would currently be carried out by the Bureau are not subject to any statutory timelines. This implies that at present, while air carriers may enter into a joint venture, there is the possibility that the joint venture could be challenged by the Commissioner at any time throughout the lifetime of the agreement. If the Commissioner challenges an air carrier joint venture, it would be based upon evidence that the joint venture is likely to result in a substantial lessening or prevention of competition in a given market as opposed to any other public interest considerations.

Since an arrangement between two or more air carriers that constitutes a joint venture requires a significant financial investment on the part of the parties to the arrangement, the potential uncertainty of the current process poses a significant disadvantage to Canadian air carriers in comparison to their international counterparts.

The *Transportation Modernization Act* amended the Act to set out a new process by which air carriers will be able to seek authorization for joint ventures from the Minister of Transport (the Minister), and to enable the Minister to consider competition impacts (assessed by the Commissioner) and the public interest when assessing joint venture proposals.

Under the amended Act, applicants will have the option to notify the Minister of their intent to have a proposed joint venture reviewed by the Minister. The Minister will then be required to inform applicants, within 45 days of a joint venture application submission, whether their application contains significant public interest considerations and warrants a full review.

If a full review is triggered, the Act stipulates that the Minister receive a report from the Commissioner within 120 days of the applicant's notice, and render a preliminary decision within 150 days after the Minister receives the original notice, including all required information, and a final decision with conditions, if needed, within 285 days after receiving the original notice. If authorization is granted, TC will carry out ongoing monitoring to ensure

aérienne empêchera ou diminuera sensiblement la concurrence. L'analyse du Bureau tient habituellement compte de la concentration sur des itinéraires entre deux centres urbains, la concurrence réelle restante, les obstacles à l'entrée et les gains en efficacité invoqués par les parties. Le commissaire ne tient pas compte de facteurs autres que ceux liés à la concurrence, comme l'incidence sur l'emploi. Par ailleurs, comme les coentreprises aériennes ne se qualifient pas aux termes de la *Loi sur la concurrence* comme étant des fusions devant faire l'objet d'un avis, le commissaire n'est pas tenu d'examiner les arrangements de coentreprise avant leurs mises en œuvre. De plus, les évaluations des coentreprises que le Bureau réaliserait normalement ne sont pas assujetties à des délais précis. Cela sous-entend qu'à l'heure actuelle, alors que les transporteurs aériens ont la possibilité de conclure un accord de coentreprise, un tel accord peut être contesté par le commissaire à tout moment au cours de sa durée. Si le commissaire conteste une coentreprise aérienne, cette contestation serait fondée sur la preuve selon laquelle la coentreprise est susceptible d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence dans un marché précis plutôt que toute autre considération relative à l'avantage public.

Puisqu'un arrangement entre au moins deux transporteurs aériens constituant une coentreprise nécessite un investissement financier non négligeable de la part des parties à l'arrangement, l'incertitude potentielle du processus actuel désavantage considérablement les transporteurs canadiens en comparaison avec leurs homologues à l'étranger.

La *Loi sur la modernisation des transports* a modifié la Loi afin de mettre en place un nouveau processus par lequel les transporteurs aériens seront en mesure d'obtenir une autorisation de coentreprise auprès du ministre des Transports (le ministre), et le ministre pourra également prendre en compte l'intérêt public ainsi que les répercussions sur la concurrence (évaluées par le commissaire) lors de l'évaluation des propositions des coentreprises.

En vertu de la loi modifiée, les demandeurs auront le choix d'aviser le ministre de leur intention de faire examiner leur proposition de coentreprise par lui. Le ministre sera alors tenu, dans un délai de 45 jours suivant la présentation d'une demande de coentreprise, d'informer les demandeurs si leur demande comporte des éléments significatifs à prendre en considération en matière d'intérêt public et si une enquête exhaustive est justifiée.

Si une enquête exhaustive est déclenchée, la Loi prévoit que le ministre recevra un rapport de la part du commissaire dans un délai de 120 jours suivant l'avis du demandeur et qu'il rendra une décision préliminaire dans un délai de 150 jours après avoir reçu l'avis original, y compris tous les renseignements requis, et une décision définitive assortie de conditions, au besoin, dans un délai de 285 jours après la réception de l'avis original. Si

the joint venture is on track to deliver the anticipated benefits. Following an initial two-year grace period after a joint venture authorization, the Minister could reconsider its authorization or adjust its terms and conditions if informed by TC's ongoing monitoring and other sources of evidence that the benefits as stated may not be realized in the future.

### Competition and the public interest

The assessment of potential joint ventures carried out by TC will focus on operational and network efficiencies, and public interest benefits, and will take into consideration a report submitted by the Commissioner that may identify any concerns about the potential lessening or prevention of competition in any relevant market.

In particular, as is done currently, the Bureau will assess whether a proposed joint venture is likely to result in a substantial lessening or prevention of competition, and may quantify it by forecasting price effects and estimated reductions in consumer welfare for markets at issue.

However, an assessment of a potential air carrier joint venture will no longer be limited to an assessment of the impact on competition.

Elements of the public interest benefits that will be examined by the Minister include the impact on consumers, communities, and the air sector (e.g. improvement in quality service, scheduling synergies and greater choice of connection and stopover options, pricing benefits, benefits to tourism, cost savings); the environmental impacts; safety and security; and social benefits that may be achieved as a result of the joint venture.

### Joint venture assessment costing

TC undertook a comprehensive costing exercise to estimate the cost of assessment of joint venture applications. The exercise adhered to the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) Guidelines on Costing and followed TC's internal Cost Recovery Costing Policy in order to arrive at a defensible and transparent cost estimate.

Costing for cost recovery purposes requires that the "full cost" of providing an activity be calculated. Under the *Transportation Modernization Act*, and in accordance with the TBS Guide to Establishing the Level of a

l'autorisation est accordée, TC fera un suivi continu afin de s'assurer que la coentreprise est en voie de réaliser les avantages prévus. À la suite d'un délai de grâce initial de deux ans après l'autorisation de coentreprise, le ministre peut réexaminer l'autorisation ou en modifier les conditions, si TC l'a informé que le suivi continu ainsi que d'autres sources d'éléments probants démontrent que les avantages énoncés pourraient ne pas se réaliser à l'avenir.

### Concurrence et intérêt public

Les évaluations de coentreprises potentielles menées par TC porteront sur les rapports coût-efficacité liés aux opérations et aux réseaux ainsi que sur les avantages pour l'intérêt public, et elles prendront en considération un rapport présenté par le commissaire qui pourrait établir toute préoccupation qui empêcherait ou diminuerait sensiblement la concurrence dans un marché pertinent.

En particulier, comme il le fait actuellement, le Bureau continuera d'évaluer la question de savoir si la coentreprise empêche ou diminue sensiblement la concurrence, et pourrait mesurer une telle éventualité en prévoyant les répercussions sur les tarifs tout en estimant les réductions des avantages pour les consommateurs dans le cadre des marchés en question.

Cependant, une évaluation d'une éventuelle coentreprise aérienne ne se limitera plus à la prise en compte de l'incidence sur la concurrence.

Le ministre examinera des éléments concernant les avantages pour l'intérêt public, tels que les répercussions sur les consommateurs, les collectivités et le secteur aérien (par exemple l'amélioration de la qualité du service, les synergies sur le plan des horaires et l'augmentation du choix de correspondances et d'options d'escales, les avantages liés à la tarification, au tourisme et aux économies de coûts); les répercussions sur l'environnement; la sûreté et la sécurité; ainsi que les avantages sociaux qui peuvent être réalisés à la suite de la coentreprise.

### Évaluation de l'établissement des coûts liés à une coentreprise

TC a entrepris un exercice détaillé d'établissement des coûts afin d'estimer le coût associé aux évaluations des demandes de coentreprises. L'exercice était conforme aux Lignes directrices sur l'établissement des coûts du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) et respectait la politique interne sur l'établissement des coûts à recouvrer de TC, afin de parvenir à une estimation des coûts justifiable et transparente.

L'établissement des coûts aux fins du recouvrement des coûts nécessite un calcul du « coût total » associé à la prestation d'un tel service. En vertu de la *Loi sur la modernisation des transports* et conformément au Guide

Cost-Based User Fee or Regulatory Charge, full cost is the allowable upper limit of a service fee and represents the departure point for determining pricing options. A full cost estimate comprises all relevant resource costs incurred to deliver an activity or provide a service, including direct and indirect costs.

As joint venture assessments are a new process for TC, no historical cost information exists for the activity. Thus, TC employed a cost breakdown structure methodology to develop the cost estimate. This approach relies on analysis to build up the cost estimate from the individual tasks or processes that are required to provide the service.

The *Transportation Modernization Act* explicitly specifies deadlines and deliverables for the six distinct steps that are to be followed during the 285 calendar days of the joint venture review process. TC assessed the work and resources required to meet these targets for the analysis of both standard and complex two-partner joint ventures, as well as the analysis of inherently complex joint ventures between three or more partners that involve multiple routes, city pairs, and carriers. In all scenarios, direct personnel costs represent the largest cost element. Additional items that make up the full cost estimate include travel to meet with other jurisdictions when there is a dual assessment requirement; professional services to engage the expertise of specialized contractors; data licensing fees; and legal services. The estimate also includes program support costs, such as the prorated salary of administrative staff who will support the joint venture review process, and other indirect costs and associated costs (e.g. information technology, employment benefit plans).

At the conclusion of the costing exercise, the full cost estimate for two-partner joint venture assessments was calculated to be \$436,000, comprising \$300,000 in personnel costs and \$136,000 in other operating costs. This cost estimate reflects the mid-point between the cost of performing a standard and a complex two-partner review. This approach is considered appropriate because upon receipt of an application, there would not be enough information available to make a determination on whether a particular joint venture assessment will be standard or complex. For reviews of joint ventures between three or more partners, the full cost estimate was \$528,000, comprising \$387,000 in personnel costs and \$141,000 in other operating costs. To mitigate the long-term risk of

d'établissement du niveau des frais d'utilisation basés sur les coûts ou des redevances réglementaires basées sur les coûts du SCT, le coût total correspond à la limite supérieure autorisée des frais de service et constitue le point de départ pour déterminer les options de tarification. Une estimation du coût total comprend l'ensemble des coûts associés aux ressources engagées dans l'exécution d'une activité ou la prestation d'un service, y compris les coûts directs et indirects.

Étant donné que les évaluations des coentreprises sont un nouveau processus au sein de TC, il n'existe aucun renseignement sur les coûts historiques liés à cette activité. Par conséquent, afin d'élaborer l'estimation des coûts, TC a eu recours à une méthode de structure de ventilation des coûts. Il s'agit d'une approche qui repose sur des analyses permettant d'obtenir progressivement le coût estimatif à partir des tâches et des processus particuliers qui sont nécessaires afin de fournir ce service.

La *Loi sur la modernisation des transports* prévoit explicitement les délais et les produits livrables dans le cadre de six étapes distinctes qu'il faut suivre au cours des 285 jours civils du processus d'examen des coentreprises. TC a évalué les tâches et les ressources requises afin d'atteindre ces objectifs en matière d'analyse de coentreprises de base et complexes entre deux partenaires ainsi que d'analyse de coentreprises intrinsèquement complexes entre plus de deux partenaires qui touchent plusieurs itinéraires, centres urbains et transporteurs. Dans tous les scénarios, les coûts directs associés au personnel représentent l'élément de coût le plus important. Parmi les autres éléments constituant l'estimation du coût total, on compte les déplacements pour rencontrer d'autres autorités gouvernementales lorsqu'une co-évaluation s'avère nécessaire; les services professionnels lorsqu'on a recours à l'expertise d'entrepreneurs spécialisés; les tarifs pour des permis d'utilisation de données; et les services juridiques. L'estimation comprend également les coûts de soutien des programmes tels que la rémunération au prorata du personnel administratif qui appuiera le processus d'examen des coentreprises ainsi que d'autres coûts indirects et connexes (par exemple la technologie de l'information, les régimes d'avantages sociaux des employés).

À la fin de l'exercice d'établissement des coûts, l'estimation du coût total des évaluations des coentreprises entre deux partenaires a été établie à 436 000 \$, ce qui comprend des coûts en personnel s'établissant à 300 000 \$ et d'autres frais d'exploitation de l'ordre de 136 000 \$. Cette estimation des coûts tient compte des niveaux intermédiaires entre les coûts liés à l'exécution d'un examen de base et les coûts d'un examen complexe comportant deux partenaires. Cette approche est considérée comme étant appropriée, car au moment de la réception d'une demande, les renseignements disponibles sont insuffisants pour déterminer s'il faudra procéder à une évaluation de base ou complexe à l'égard de la coentreprise. Dans le cadre des examens de coentreprises entre plus de deux partenaires,

undercharging or overcharging, a renewed costing exercise will be completed after a number of representative joint venture assessments have been completed. By analyzing actual financial and time-spent data, a more accurate cost estimate can be obtained, and pricing approaches adjusted in the future if necessary.

#### Public-private benefit assessment and fee-setting exercise

Determining what constitutes public vs. private benefits is fundamental to decisions regarding what services should be subject to fees and what cost recovery rate (the percentage of the costs paid by the user) should be for these services. TC provides many services that are neither purely for public nor private benefit, and must therefore set cost recovery rates that reflect where the activity falls along the public-private benefit continuum. While services that convey purely public or private benefit have obvious cost recovery rates (0% and 100%, respectively), setting the cost recovery rate for a service that is a mix of private and public good requires complex considerations.

A public-private benefit assessment was conducted using the public-private benefit (PPB) tool developed by TBS. The PPB tool estimates the degree to which a service provides a private benefit, if any, above and beyond benefits enjoyed by the general public. The PPB tool estimated that an air carrier joint venture authorization is a private good,<sup>2</sup> wherein a significant proportion of the benefits derived from such an authorization accrue to private companies or individuals. The PPB tool focuses mainly on the direct benefits resulting from an activity. TC therefore broadened its analysis to also consider the indirect public benefits of ministerial authorized joint ventures when determining the appropriate cost recovery rate and fee level for joint venture assessments. Indirect benefits of airline joint ventures include enhanced flight options, increased connectivity for travellers, and potential price reductions once air carriers realize cost efficiencies.

<sup>2</sup> "Private good": A good or service that is both excludable and rivalrous.

l'estimation du coût total a été établie à 528 000 \$, ce qui comprend des coûts en personnel s'établissant à 387 000 \$ et d'autres frais d'exploitation de l'ordre de 141 000 \$. Afin d'atténuer les risques à long terme concernant la facturation en moins ou en trop, un nouvel exercice d'établissement des coûts sera effectué après qu'un nombre représentatif d'évaluations de coentreprises aura été achevé. En analysant les données financières et les données des heures consacrées réelles, il sera possible d'obtenir une évaluation des coûts plus exacte et les approches liées à la tarification seront modifiées à l'avenir, au besoin.

#### Évaluation des avantages publics et privés et exercices d'établissement des frais

La détermination de ce qui est considéré comme étant des avantages publics par rapport à des avantages privés est fondamentale afin de prendre des décisions à l'égard des services qui doivent être facturés et d'établir les taux de recouvrement des coûts (le pourcentage des coûts payés par l'utilisateur) pour ces services. TC fournit de nombreux services qui appuient des avantages qui ne sont ni exclusivement publics, ni exclusivement privés; il faut donc établir des taux de recouvrement des coûts qui tiennent compte de la position de l'activité en cause dans le continuum public-privé. Alors qu'il est évident d'établir des taux de recouvrement des coûts pour des services qui se traduisent par des avantages exclusivement publics ou exclusivement privés (0 % et 100 % respectivement), l'établissement d'un taux de recouvrement des coûts pour un service comportant des avantages combinés à la faveur des secteurs privés et publics nécessite un examen complexe.

Une évaluation des avantages publics et privés a été menée au moyen de l'outil d'évaluation des avantages privés et publics (EAPP) élaboré par le SCT. Cet outil évalue la mesure dans laquelle un service fournissant un avantage privé dépasse, s'il y a lieu, les avantages dont bénéficie le grand public. Selon l'estimation faite à partir de l'outil d'EAPP, une autorisation de coentreprise aérienne constitue un bien privé<sup>2</sup> et la plus grande partie des avantages tirés d'une telle autorisation revient aux sociétés privées ou à des particuliers. L'outil d'EAPP se concentre principalement sur les avantages directs résultant d'une activité. Par conséquent, TC a élargi son analyse de manière à prendre également en compte les avantages indirects que le public tire des coentreprises autorisées par TC au moment de la détermination du taux de recouvrement des coûts et des plages de frais associés aux évaluations des coentreprises. Parmi les avantages indirects des coentreprises aériennes, on compte les suivants : une amélioration des options de vols, un nombre accru de correspondances pour les voyageurs et d'éventuelles réductions des prix une fois que les transporteurs aériens réalisent des économies.

<sup>2</sup> « Bien privé » : Un bien privé est un bien ou un service qui est à la fois empreint d'exclusivité et de rivalité.

In addition to using the PPB tool, TC also undertook several other analyses before setting the proposed fee levels, including examining the economic context in which the Canadian airline industry operates, and comparing fees charged in other jurisdictions for similar assessment work. Consideration was also given to downstream and indirect benefits arising from airline joint ventures, which the PPB assessment, which focuses on direct and immediate benefits of an activity, fails to capture.

The outcome of these other analyses led Transport Canada to initially seek recovery of 80% of the costs of performing these assessments.

However, in response to concerns raised during the *Canada Gazette*, Part I, consultation period, TC re-examined the fee-setting exercise to consider the cumulative impact of all government fees and taxes on the air sector, and thus proposes to recover 65% of the cost of joint venture assessments. This would allow for slightly lower assessment fees for those air carriers interested in having their joint ventures authorized by the Minister of Transport and lessen somewhat the overall financial impact felt by the air sector.

### Objectives

The objective of the proposed *Regulations Respecting Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services* (referred to as the “Cost Recovery Regulations”) is to enable the Minister of Transport to recover a portion of the costs associated with private benefits that a Transport Canada’s assessment of air carrier joint ventures may lead to. The Bureau will not be recovering costs for the work it will undertake in the joint venture assessment process.

### Description

The Cost Recovery Regulations will require that a party to a joint venture that has at least one level I air carrier<sup>3</sup> pay the specified proposed initial application fee (see table) when a notice in respect of the proposed arrangement is submitted to the Minister. The initial application fee will enable Transport Canada’s assessment of whether there are significant public interest considerations that warrant further review. If further review is warranted, and the parties do not withdraw their notice, the Cost Recovery Regulations will require that one of the applicants pays the specified proposed assessment fee (see table) within five days of being informed by the Minister that the proposed

<sup>3</sup> The *Transportation Information Regulations* define a level I air carrier as a Canadian air carrier that, in the preceding calendar year, transported at least 2 000 000 revenue passengers or at least 400 000 tonnes of cargo.

En plus de l’outil d’EAPP, TC a également entrepris d’autres analyses avant d’établir les niveaux de tarifs proposés, y compris l’examen du contexte économique de l’industrie aérienne canadienne et des comparaisons de tarifs facturés dans d’autres pays pour un travail d’évaluation comparable. On a également tenu compte des avantages indirects et en amont découlant des coentreprises aériennes, que l’EAPP, qui portait sur des avantages directs et immédiats, ne prenait pas en compte.

Le résultat de ces autres analyses a mené Transports Canada à souhaiter récupérer 80 % des coûts de l’accomplissement de ces évaluations.

Par contre, en réponse aux préoccupations soulevées pendant la période de consultation de la Partie I de la *Gazette du Canada*, TC a examinée de nouveau l’exercice d’établissement des frais pour considérer l’incidence cumulative de tous les frais et les taxes du secteur aérien et propose par conséquent de recouvrer 65 % des coûts des évaluations des coentreprises. Cela permettrait des frais d’évaluation légèrement plus faibles pour ces transporteurs aériens qui souhaitent que le ministre des Transports autorise leurs coentreprises et réduirait quelque peu l’incidence financière globale ressentie par le secteur aérien.

### Objectifs

L’objectif du projet de *Règlement sur les frais d’examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens* (appelé le « Règlement sur le recouvrement des coûts ») vise à permettre au ministre des Transports le recouvrement d’une partie des coûts associés aux avantages privés, qu’une évaluation des coentreprises par Transports Canada pourrait permettre. Le Bureau de la concurrence ne récupérera pas le coût des travaux qu’il a entrepris dans le cadre du processus d’évaluation de la coentreprise.

### Description

Le Règlement sur le recouvrement des coûts exigera que l’une des parties qui se joint à une coentreprise qui compte au moins un transporteur aérien de niveau I<sup>3</sup> règle le tarif précis qui a été proposé pour la demande initiale (voir le tableau) lorsqu’une demande est présentée au ministre. Le tarif pour la demande initiale permettra à Transports Canada d’évaluer s’il y a des considérations importantes d’intérêt public qui justifient une évaluation plus poussée. Si un autre examen est justifié et si les parties ne retirent pas leur avis, le Règlement sur le recouvrement des coûts exigera que l’un des participants paie le tarif indiqué qui a été proposé pour l’évaluation (voir le tableau) cinq jours

<sup>3</sup> Aux termes du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, un transporteur aérien de niveau I est un transporteur aérien canadien qui, au cours de l’année civile qui précède, a transporté au moins 2 000 000 de passagers payants ou au moins 400 000 tonnes de fret.

joint venture raises significant considerations with respect to the public interest.

**Table: Proposed initial application and assessment fee structure**

Partners to the joint venture	Proposed initial application fee	Proposed assessment fee
Two-partner joint ventures	\$28,000	\$252,000
Joint ventures between three or more partners	\$36,000	\$304,000

If the Minister deems, following the assessment of the initial notice, that the proposed joint venture will not raise significant public interest considerations, further assessment will not be undertaken and applicants will not be required to pay the proposed assessment fee.

The Cost Recovery Regulations will apply only to level I air carriers. Proposed arrangements that only involve non-level I air carriers will be exempt from the aforementioned fees.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule will not apply to the Regulations, as there will be no change in administrative costs incurred by businesses.

#### Small business lens

The small business lens will not apply to the Regulations, given that the fees for joint venture assessments would only apply to large, level I air carriers. Accordingly, there will be no costs incurred by small businesses.

#### Consultation

The authority for the Minister to recover costs and set fees for the assessment and authorization of air carrier joint ventures was part of the *Transportation Modernization Act*. The associated bill (C-49) was considered by the House of Commons and Senate in fall 2017 and winter 2017–2018. The issue of cost recovery for the assessment of air carrier joint ventures was not raised during committee hearings.

Following royal assent of the *Transportation Modernization Act* (formerly known as Bill C-49), consultations on the joint venture cost recovery fee proposal were undertaken during the month of June 2018 with all major Canadian airlines, Canadian air transport associations, such

après avoir été informé par le ministre que la coentreprise proposée soulève des préoccupations importantes en ce qui concerne l'intérêt public.

**Tableau : Structure proposée des tarifs pour l'évaluation et la demande initiale**

Partenaires dans la coentreprise	Tarif proposé pour la demande initiale	Tarif proposé pour l'évaluation
Coentreprises entre deux partenaires	28 000 \$	252 000 \$
Coentreprises entre plus de deux partenaires	36 000 \$	304 000 \$

Si, à la suite de l'évaluation initiale, le ministre estime que la coentreprise proposée ne soulèvera aucune question importante d'intérêt public, une évaluation plus poussée ne sera pas entreprise et les demandeurs ne seront pas tenus de payer le tarif proposé pour l'évaluation.

Le Règlement sur le recouvrement des coûts s'appliquera uniquement aux transporteurs aériens de niveau I. Les arrangements proposés qui concernent uniquement les transporteurs aériens autres que ceux de niveau I seront exonérés des tarifs susmentionnés.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'appliquera pas au Règlement, car aucun changement ne sera apporté aux frais d'administration engagés par les entreprises.

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'appliquera pas au Règlement, étant donné que les tarifs pour les évaluations des coentreprises seront imposés uniquement aux grands transporteurs aériens de niveau I. En conséquence, aucuns frais ne seront engagés par les petites entreprises.

#### Consultation

L'autorité du ministre à l'égard du recouvrement des coûts et de l'établissement de tarifs pour l'évaluation et l'autorisation des coentreprises aériennes a été intégrée à la *Loi sur la modernisation des transports*. Le projet de loi connexe (C-49) a été examiné par la Chambre des communes et le Sénat à l'automne 2017 et à l'hiver 2017-2018. La question du recouvrement des coûts pour l'évaluation des coentreprises aériennes n'a pas été soulevée au cours des audiences de comité.

Après la sanction royale de la *Loi sur la modernisation des transports* (auparavant appelée le projet de loi C-49), les consultations sur la proposition de taux de recouvrement des coûts d'une coentreprise ont été menées durant le mois de juin 2018 auprès des principaux transporteurs

as the Air Transport Association of Canada, the National Airlines Council of Canada, the Northern Air Transport Association, and the Canadian Business Aviation Association, as well as the International Air Transport Association. TC had initially proposed a cost recovery rate of 80% for performing joint venture assessments.

While the initial application fees were the same as those listed above, the assessment fees would have been \$320,000 for a two-partner joint venture and \$387,000 for a three or more partner joint venture. Some stakeholders consulted raised concerns about the level of the fees and the exemption of non-level I carriers from paying such fees.

During the 30-day comment period following publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, arguments were made that the proposed assessment fees fail to adequately account for the cumulative impact of current and proposed Government of Canada initiatives affecting the air sector. It was noted that the cumulative impact of four significant recent Government of Canada initiatives<sup>4</sup> will have a significant financial impact on the Canadian air sector. It was also stressed that no other jurisdiction charges for public interest assessments of air carrier joint venture proposals and noted that the proposed Canadian fees created a risk of dissuading international carriers from wanting to partner with Canadian carriers. The amendments to the *Canada Transportation Act* that introduced the joint venture assessment process were intended to enhance the competitive position of the Canadian airline industry and encourage economic growth more generally. As a result, the argument that the proposed fees could inadvertently undermine the intent of the legislative amendments was persuasive.

The revised fee levels aim to recover a portion of the cost associated with performing joint venture assessments. TC applied a rigorous costing methodology, performed a subsequent analysis consistent with the TBS Guidelines on Costing, and followed Transport Canada's Cost Recovery Costing Policy to arrive at an appropriate and transparent cost estimate that accurately captures the full cost of performing joint venture assessments.

<sup>4</sup> The *Air Passenger Protection Regulations* and the *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations* that are currently being developed, recent changes to flight duty time, and current domestic carbon pricing policies.

aériens canadiens et d'associations de transporteurs aériens canadiens, comme l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil national des lignes aériennes du Canada, la Northern Air Transport Association et l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, ainsi qu'auprès de l'Association du transport aérien international. TC a initialement proposé un taux de recouvrement des tarifs de 80 % pour la réalisation d'évaluations des coentreprises.

Alors que les tarifs de la demande initiale sont les mêmes que ceux mentionnés ci-dessus, les tarifs d'évaluation auraient été 320 000 \$ pour une coentreprise de deux partenaires et 387 000 \$ pour une coentreprise de trois partenaires et plus. Quelques intervenants consultés ont soulevé des préoccupations en ce qui concerne le niveau des tarifs et l'exemption des transporteurs de niveau I quant au paiement de ces tarifs.

Pendant la période de commentaires de 30 jours suivant la publication des règlements proposés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, des arguments ont été présentés, lesquels mentionnent que les tarifs de l'évaluation proposée ne tiennent pas adéquatement compte de l'incidence cumulative de quatre initiatives récentes et proposées du gouvernement du Canada qui touchent le secteur aérien. On mentionne que l'incidence cumulative de quatre initiatives récentes du gouvernement du Canada<sup>4</sup> aura une incidence financière importante. On souligne aussi qu'aucun autre pays ne charge des tarifs pour des évaluations d'intérêt public d'une proposition de coentreprise aérienne et mentionne que les tarifs canadiens proposés créent le risque de dissuader les transporteurs internationaux de vouloir entrer en partenariat avec les transporteurs canadiens. Les modifications à la *Loi sur les Transports du Canada* qui introduisent le processus d'évaluation des coentreprises visent à accroître la position de l'industrie canadienne du transport aérien et encouragent la croissance économique de manière plus générale. Par conséquent, l'argument selon lequel les tarifs proposés pourraient par inadvertance aller à l'encontre de l'objectif des modifications législatives est persuasif.

Les niveaux de tarif révisés visent à recouvrir une partie des coûts associés à l'accomplissement des évaluations des coentreprises. TC a appliqué une méthodologie rigoureuse d'établissement des coûts, a accompli une analyse subséquente conformément aux Lignes directrices sur l'établissement des coûts du SCT et a respecté la politique sur l'établissement des coûts à recouvrir de Transports Canada pour en arriver à une estimation appropriée et transparente des coûts qui illustre précisément le coût total de la réalisation des évaluations des coentreprises.

<sup>4</sup> Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* et le *Règlement sur les transports accessibles pour les personnes handicapées* en cours d'élaboration, les changements récents au temps de service en vol et les politiques nationales actuelles de tarification du carbone.



Applicants availing themselves of this voluntary process, wishing to engage in joint ventures and seeking the advantages offered by a potential authorization derived by the assessment process, do so because they recognize the economic advantage offered by a joint venture. The proposed fee levels reflect the value of these benefits to airlines and the travelling public.

With respect to the exemption of non-level I air carriers from paying fees for the joint venture assessment, the fees should not discourage smaller air carriers from establishing joint ventures. That said, the current maturity level of cooperation between Canadian non-level I air carriers and international air carriers means that they are unlikely to be in a position to avail themselves of this process at the present time due to their much smaller networks and limited revenues. Nevertheless, fees that would prohibit smaller air carriers from pursuing joint venture opportunities were deemed contrary to the intended purpose of the program which is to encourage air carriers to seek ministerial authorization of joint ventures based on a broader public interest analysis. This proposal strikes an appropriate balance between fostering increased services and connectivity and cost recovery. Accordingly, Transport Canada is proposing an approach in which service fees do not result in an undue barrier to the expansion of smaller networks, which could increase service and connectivity for the Canadian public, especially in smaller and more remote communities.

### **Rationale**

Air carrier joint ventures are expected to yield increasing profits over time to joint venture partners by way of cost reductions through greater traffic density, sharing of facilities and coordination of pricing. In addition, for those air carriers that request to have their joint venture arrangements assessed and potentially authorized by the Minister, such authorization will provide them with a legal certainty, which will allow them to enter into joint venture arrangements and attain the aforementioned benefits that are realized by these agreements. Moreover, the authorization will continue as long as the parties abide by the terms and conditions attached to the ministerial decision and as long as the Minister is of the opinion that the arrangement continues to be in the public interest. As a result of these significant benefits, a regulatory cost recovery regime will be implemented to recover a portion of the costs associated with a thorough assessment of joint venture proposals by Transport Canada.

Les demandeurs qui se prévalent de ce processus volontaire, qui souhaitent participer à une coentreprise et obtenir les avantages offerts par une possible autorisation dérivée par le processus d'évaluation, le font parce qu'ils reconnaissent l'avantage économique offert par une coentreprise. Les niveaux de tarifs proposés tiennent compte de la valeur de ces avantages pour les compagnies aériennes et les voyageurs.

Pour ce qui est de l'exemption des transporteurs aériens de niveau I du paiement des tarifs pour l'évaluation de la coentreprise, les tarifs ne devraient pas décourager les transporteurs aériens de petite taille à créer des coentreprises. Cela étant dit, le niveau de maturité actuel de collaboration entre les transporteurs aériens canadiens autres que ceux de niveau I et les transporteurs aériens internationaux signifie qu'il est peu probable qu'ils soient en mesure de profiter de ce processus en ce moment parce que leurs réseaux sont beaucoup plus petits et qu'ils ont des revenus limités. Néanmoins, les tarifs qui empêcheraient les petits transporteurs aériens de créer une coentreprise seraient contraires à l'objectif énoncé du programme qui est d'encourager les transporteurs aériens à demander une autorisation ministérielle pour les coentreprises selon une analyse de l'intérêt public élargi. Cette proposition établit un équilibre approprié entre la stimulation de services et d'un nombre de correspondances accru et la récupération des coûts. Par conséquent, Transports Canada propose une approche dans le cadre de laquelle les tarifs de service n'entraînent aucun obstacle indu à l'accroissement des petits réseaux, ce qui pourrait augmenter le service et le nombre de correspondances pour le public canadien, en particulier dans les petites collectivités plus éloignées.

### **Justification**

Il est prévu qu'au fil du temps les coentreprises aériennes permettront aux partenaires de coentreprises d'augmenter leur rentabilité au moyen des réductions de coûts attribuables à une densité accrue du trafic, au partage des installations et à une coordination des tarifs. En outre, en ce qui concerne les transporteurs aériens qui présentent une demande afin que leurs arrangements de coentreprise soient évalués et possiblement autorisés par le ministre, une telle autorisation leur permettra de recevoir une certitude légale qui leur permettra de conclure des arrangements de coentreprise et de réaliser les avantages mentionnés précédemment au moyen de ces accords. En outre, le ministre ne considérera pas la révocation de la coentreprise pendant toute la durée de vie de celle-ci à la condition que les parties se conforment aux modalités d'application de la décision ministérielle et que le ministre soit toujours d'avis que l'arrangement est dans l'intérêt général. À la suite de ces avantages significatifs, un régime réglementaire de recouvrement des coûts sera mis en œuvre afin de recouvrir la partie des coûts associée à une évaluation exhaustive des propositions de coentreprise par Transports Canada.

Given that there will be public benefits as a result of authorized joint ventures, such as Canadian travellers having access to more destinations without having to book separate tickets on different carriers and potential price reductions once air carriers realize cost efficiencies, the cumulative impact of other aforementioned current and upcoming government regulatory fees and taxes on the air sector, and the fact that other jurisdictions do not charge for similar assessments, TC will not recover the full costs of assessing joint venture applications, but rather 65%. Private companies, which will benefit the most from the assessment, will cover the greatest share of the cost, rather than Canadian taxpayers. The cost recovery regime, however, will apply only to level I air carriers, in order to make joint venture arrangements affordable for smaller carriers.

Transport Canada anticipates that up to two joint venture applications will be received in each of the first three years after the new joint venture assessment process comes into effect, and that applications will likely decrease to one per year for the fourth and fifth years, down to zero applications annually after the fifth year, unless significant economic changes occur in the air sector. Transport Canada therefore anticipates a total of eight joint venture proposals in the first 10-year period, at a cost between \$2.2 and \$2.7 million to industry,<sup>5</sup> depending on the type of arrangements being assessed. These costs are expected to have a negligible or minimal economic impact on industry, given that

- the total fee will consume a proportionally low amount of Canada's major air carriers' net income,<sup>6</sup> and will be incurred only on a voluntary basis by those air carriers who seek to establish joint venture arrangements; and
- smaller air carriers, for whom the proposed fees would be disproportionately large, will be exempted from the fees.

Étant donné que les coentreprises autorisées donneront lieu à des avantages publics pour les voyageurs canadiens, tels que l'accès à un nombre accru de destinations sans qu'il soit nécessaire de réserver des billets distincts auprès de différents transporteurs et d'éventuelles réductions des prix une fois que les transporteurs aériens réalisent des économies, l'incidence cumulative des autres frais et taxes réglementaires actuels et à venir du gouvernement susmentionné sur le secteur aérien et le fait que les autres pays ne chargent pas pour des évaluations comparables, TC ne recouvrera pas la totalité des coûts associés à l'évaluation des demandes de coentreprise, mais plutôt une proportion s'établissant à 65 %. Les sociétés privées, qui bénéficieront le plus de l'évaluation, assumeront la plus grande partie des coûts, au lieu que ceux-ci soient assumés par les contribuables canadiens. Toutefois, le régime de recouvrement des coûts s'appliquerait uniquement aux transporteurs aériens de niveau I, afin de rendre les arrangements de coentreprise plus abordables pour les petits transporteurs.

Transports Canada prévoit que jusqu'à deux demandes de coentreprise seront reçues pendant chacune des trois premières années suivant l'entrée en vigueur du nouveau processus d'évaluation des coentreprises et que le nombre de demandes diminuera probablement à une par an pour la quatrième et la cinquième année et qu'aucune demande ne sera présentée après la cinquième année, à moins que des changements économiques importants surviennent dans le secteur aérien. Par conséquent, Transports Canada prévoit un total de huit propositions de coentreprise au cours de la première décennie, dont les coûts assumés par l'industrie fluctueront entre 2,2 millions et 2,7 millions de dollars<sup>5</sup>, en fonction du type d'arrangements qui feront l'objet d'une évaluation. Il est prévu que ces coûts auront des répercussions négligeables ou moindres sur l'industrie, pour les raisons suivantes :

- le tarif total ne représente qu'une petite fraction du revenu net des grands transporteurs aériens du Canada<sup>6</sup>, et sera payé uniquement de façon volontaire par les transporteurs aériens qui cherchent à conclure des arrangements de coentreprise;
- les petits transporteurs aériens, pour qui les tarifs proposés seront considérablement disproportionnés, seront exemptés des frais en question.

<sup>5</sup> Canadian dollars, discounted using a discount rate of 7%.

<sup>6</sup> Based on the Statistics Canada Table 401-0001 "[Operating and financial statistics for major Canadian airlines, monthly](#)," the average total operating revenues for major Canadian airlines from August 2016–2017 were \$1.7 billion. Accordingly, the proposed fee for a three-partner joint venture (\$423,000) would constitute roughly 0.025% of these revenues.

<sup>5</sup> En dollars canadiens actualisés à un taux d'actualisation de 7 %.

<sup>6</sup> D'après Statistique Canada, tableau 401-0001 « [Statistiques d'exploitation et financières des principaux transporteurs aériens canadiens, mensuel](#) », le total des revenus d'exploitation des grandes compagnies aériennes au Canada entre août 2016 et août 2017 s'élevait en moyenne à 1,7 milliard de dollars. Par conséquent, le tarif proposé pour une coentreprise à trois partenaires (423 000 \$) correspondrait à environ 0,025 % de ces revenus.

**Implementation, enforcement and service standards****Service standards**

The amendments to the *Canada Transportation Act* allow the Minister 285 days to complete an assessment, whether it is from a level I air carrier subject to the assessment fees or a non-level I air carrier who will not be subject to the assessment fees. Section 53.81 of the Act gives the Minister the power to extend the assessment period at his own initiative or at the request of the parties. Where there is an applicable service fee for the assessment of a joint venture proposal, the *Service Fees Act* gives the Minister the discretion to remit a portion of fees that have been collected if the applicable service standard is not met. However, if the Minister uses his authority to extend the assessment, remissions will not necessarily be granted. In all other cases, the remission will be granted according to TC's remission policy, which is currently under development. The policy will apply to all TC fees.

**Contact**

Director  
National Air Services Policy (ACEB)  
Air Policy Group  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059  
Fax: 613-991-6445  
Website: [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Mise en œuvre, application et normes de service****Normes de service**

Les modifications à la *Loi sur les transports au Canada* accordent au ministre 285 jours pour effectuer une évaluation, qu'il s'agisse d'un transporteur aérien de niveau I assujéti à des tarifs d'évaluation ou d'un transporteur aérien autre que celui de niveau I qui ne sera pas assujéti aux tarifs d'évaluation. L'article 53.81 de la Loi confère au ministre le pouvoir de décider, de sa propre initiative ou à la demande des parties, de prolonger la période prévue pour l'évaluation. Lorsque des frais de service s'appliquent à l'évaluation d'une proposition de coentreprise, la *Loi sur les frais de service* accorde au ministre le pouvoir discrétionnaire de remettre une partie des tarifs perçus si les normes de service n'ont pas été respectées. Cependant, si le ministre exerce son pouvoir de prolonger l'évaluation, les remises ne seront pas nécessairement accordées. Dans tous les autres cas, la remise se fera conformément à la politique de Transports Canada sur les remises, qui est en cours d'élaboration. La politique s'appliquera à tous les tarifs de TC.

**Personne-ressource**

Directeur  
Politique sur les services aériens nationaux (ACEB)  
Groupe sur la Politique aérienne  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059  
Télécopieur : 613-991-6445  
Site Web : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Registration**

SI/2019-16 April 3, 2019

## TRANSPORTATION MODERNIZATION ACT

**Order Fixing April 3, 2019 as the Day on which Sections 14, 78 and 83 to 88 of the Act Come into Force**

P.C. 2019-221 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 98(1) of the *Transportation Modernization Act*, chapter 10 of the Statutes of Canada, 2018, fixes April 3, 2019 as the day on which sections 14, 78 and 83 to 88 of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

This Order in Council (the Order) fixes April 3, 2019, as the day on which sections 14, 78 and 83 to 88 of the *Transportation Modernization Act* come into force.

**Purpose**

The purpose of this Order is to bring into force sections 14, 78 and 83 to 88 of the *Transportation Modernization Act* (the Act), which introduces an approval framework based on public interest considerations for air carrier joint venture arrangements.

Sections 14, 78 and 83 to 88 of the Act should come into force at the same time as the *Regulations Respecting Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services* come into force. If these sections were to come into force prior to the cost recovery regulations, the Minister would be obligated to review joint venture proposals at no cost. This would be contrary to the policy objective which contemplated a cost recovery regime for Transport Canada's assessment work.

**Background**

Joint ventures are an increasingly common practice in the global air transport sector. They allow two or more carriers to coordinate functions on specific routes, including scheduling, pricing, revenue management, marketing and sales. Air carrier joint ventures can yield significant long-term private benefits for participating air carriers, including increased profits over time by way of cost reductions

**Enregistrement**

TR/2019-16 Le 3 avril 2019

## LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

**Décret fixant au 3 avril 2019 la date d'entrée en vigueur des articles 14, 78 et 83 à 88 de cette loi**

C.P. 2019-221 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 98(1) de la *Loi sur la modernisation des transports*, chapitre 10 des Lois du Canada (2018), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 3 avril 2019 la date d'entrée en vigueur des articles 14, 78 et 83 à 88 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

**Proposition**

Le présent décret (le Décret) fixe au 3 avril 2019 la date d'entrée en vigueur des articles 14, 78 et 83 à 88 de la *Loi sur la modernisation des transports*.

**Objet**

Le présent décret a pour objet de mettre en vigueur les articles 14, 78 et 83 à 88 de la *Loi sur la modernisation des transports* (la Loi), laquelle propose un cadre d'approbation fondé sur des considérations d'intérêt public pour les ententes de coentreprises entre transporteurs aériens.

Les articles 14, 78 et 83 à 88 de la Loi devraient entrer en vigueur au même moment que le *Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens*. Si ces articles devaient entrer en vigueur avant le règlement sur le recouvrement des coûts, le ministre serait tenu d'examiner sans frais les propositions de coentreprises. Ceci serait contraire à l'objectif politique, qui, par ailleurs, envisageait un régime de recouvrement des coûts des travaux pour l'évaluation de Transports Canada.

**Contexte**

Les coentreprises constituent une pratique de plus en plus courante dans le secteur du transport aérien à l'échelle mondiale. Elles permettent à deux transporteurs ou plus de coordonner des fonctions liées à des itinéraires précis, notamment, l'établissement de l'horaire, la tarification, la gestion des revenus, la commercialisation et les ventes. Les coentreprises entre transporteurs aériens peuvent

through greater traffic density, and the sharing of facilities. Consumers can also benefit by having access to more destinations without having to book separate tickets on different carriers. Joint ventures can also allow air carriers to realize efficiencies, which may keep some less popular routes operating.

Many countries formally recognize that joint ventures can have public benefits to carriers, travellers and the economy that offset any reduction of competition, and thus have processes that examine these arrangements from the perspectives of both competition and the public interest. Australia, the European Union, Korea, Japan, Malaysia, New Zealand, Singapore and the United States (U.S.) are examples. Other jurisdictions look at issues such as impact on consumers, communities, and the air sector; the environmental impacts; safety and security; and social benefits that may be achieved as a result of the joint venture.

In the current context of Canadian air carrier collaborative arrangements, joint ventures are reviewable under section 90.1 of the *Competition Act*,<sup>1</sup> and are investigated by the Commissioner of Competition (the Commissioner). Current assessments of joint ventures carried out by the Competition Bureau (the Bureau) focus specifically on the impacts on relevant markets, which in the context of air travel are generally defined as city route pairs that may be affected by the joint venture. This analysis is usually done on a route-by-route basis, and does not consider the broader networks and public interest benefits. Furthermore, since air carrier joint ventures are not currently notifiable as mergers under the *Competition Act*, the Commissioner is not obligated to examine any joint venture arrangements in advance of their implementation. Moreover, joint venture assessments that would currently be carried out by the Bureau are not subject to any specific timelines. This implies that at present, while air carriers may enter into a joint venture, there is a risk that the joint venture could be challenged by the Commissioner at any time throughout the lifetime of the agreement, and such a challenge would be limited in scope to whether or not the joint venture is causing a substantial lessening or prevention of competition in a given market.

générer des avantages privés durables pour les transporteurs aériens participants, incluant notamment une augmentation au fil du temps des profits grâce à des réductions de coûts réalisées par une densité accrue du trafic et le partage d'installations. Les consommateurs peuvent également en tirer profit en ayant accès à plus de destinations sans devoir réserver des billets séparés avec différents transporteurs. Les coentreprises peuvent également permettre aux transporteurs aériens de réaliser des gains d'efficacité, ce qui peut maintenir l'exploitation d'itinéraires moins demandés.

Plusieurs pays reconnaissent officiellement que les coentreprises peuvent représenter des avantages publics pour les transporteurs, les voyageurs et l'économie qui compensent tout manque de réduction de la concurrence et ont, par conséquent, des processus qui examinent ces ententes du point de vue à la fois de la concurrence et de l'intérêt public. L'Australie, l'Union européenne, la Corée, le Japon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et les États-Unis (É.-U.) en sont des exemples. D'autres administrations prennent en compte des questions comme l'impact sur les consommateurs, les communautés et le secteur aérien; les impacts environnementaux; la sécurité et la sûreté; et les avantages sociaux pouvant découler de la coentreprise.

Dans le contexte actuel des ententes de collaboration entre les transporteurs aériens canadiens, les coentreprises peuvent faire l'objet de révision en vertu de l'article 90.1 de la *Loi sur la concurrence*<sup>1</sup>, et font l'objet d'une enquête par le commissaire de la concurrence (le commissaire). Les évaluations actuelles de coentreprises menées par le Bureau de la concurrence (le Bureau) portent précisément sur les impacts sur les marchés pertinents, qui, dans le contexte du transport aérien, sont de façon générale, définis comme des itinéraires entre deux centres urbains qui peuvent être touchés par la coentreprise. Cette analyse se fait habituellement itinéraire par itinéraire, et ne prend aucunement en compte des réseaux plus vastes et des avantages correspondants à l'intérêt public. De plus, puisque les coentreprises de transporteurs aériens ne sont soumises à aucune obligation de notification comme les fusions en vertu de la *Loi sur la concurrence*, le commissaire n'est pas tenu d'examiner les ententes de coentreprise avant que celles-ci prennent effet. De plus, les évaluations de coentreprise qui seraient normalement menées par le Bureau ne sont assujetties à aucun échéancier précis. Ce qui signifie qu'actuellement, bien que les transporteurs aériens puissent conclure une entente de coentreprise, il y a un risque que la coentreprise soit contestée par le commissaire à tout instant durant l'existence de l'entente, et la portée de cette contestation serait limitée à la question de savoir si la coentreprise empêche ou diminue sensiblement la concurrence dans un marché donné.

<sup>1</sup> Section 90.1 is entitled "Agreements or Arrangements that Prevent or Lessen Competition Substantially."

<sup>1</sup> L'article 90.1 est intitulé « Accords ou arrangements empêchant ou diminuant sensiblement la concurrence ».

Since an arrangement between two or more air carriers that constitutes a joint venture requires a significant financial investment on the part of the parties to the arrangement, the uncertainty of the current process poses a significant disadvantage to Canadian carriers in comparison to their international counterparts.

### **Federal-provincial implications**

Transport Canada already examines transportation airline mergers under the *Canada Transportation Act* for public interest benefits as well as competition, but airline mergers are quite rare because of foreign ownership restrictions in the industry.

Applying a similar framework to joint ventures would not only help travellers reap the benefits of enhanced connectivity, such as expanded route offerings and better scheduling, but also help bring Canada in line with international norms.

Under the contemplated framework, the assessment of potential joint ventures carried out by Transport Canada would focus on operational and network efficiencies, and public interest benefits, and would take into consideration a review submitted by the Commissioner which would analyze any substantial lessening or prevention of competition discovered in any relevant market.

The Bureau would continue to determine the possibility of a substantial lessening or prevention of competition, and may quantify it by forecasting price effects and estimated reductions in consumer welfare for markets at issue. However, an assessment of a potential air carrier joint venture will no longer be limited to these elements.

Elements of the public interest benefits that would be examined by the Minister and which will be described in detail in the joint venture guidelines include the impact on consumers, communities, and the air sector (i.e. improvement in quality service, scheduling synergies and greater choice of connection and stopover options, pricing benefits, benefits to tourism, cost savings); environmental impacts; safety and security; and social benefits that may be achieved as a result of the joint venture.

The framework outlined in the *Transportation Modernization Act* will provide clarity, predictability and fairness to Canadian air carriers. The framework provides clear timelines for the review of a proposed joint venture. Firstly, the Minister has 45 days to determine whether the

Puisqu'une entente entre deux transporteurs aériens ou plus formant une coentreprise nécessite un investissement financier important des parties qui ont conclu l'entente, l'incertitude entourant le présent processus engendre un désavantage important pour les transporteurs canadiens en comparaison avec leurs homologues internationaux.

### **Répercussions fédérales-provinciales**

Transports Canada examine déjà les fusions de compagnies aériennes en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* pour des avantages correspondants à l'intérêt public ainsi qu'à la concurrence, mais les fusions de compagnies aériennes sont très rares en raison des restrictions en matière de propriété étrangère dans l'industrie.

L'application d'un cadre similaire aux coentreprises ne contribuerait pas uniquement à permettre aux voyageurs de tirer profit de la connectivité accrue, comme une offre élargie d'itinéraires et une meilleure planification des horaires, mais contribuerait également à harmoniser les normes canadiennes avec les normes internationales.

En vertu du cadre envisagé, l'évaluation d'éventuelles coentreprises menée par Transports Canada serait concentrée sur les gains d'efficacité opérationnelle et de réseau, ainsi que sur les avantages correspondants à l'intérêt public, et prendrait également compte d'un examen par le commissaire qui permettrait d'analyser tout ce qui pourrait sensiblement empêcher ou diminuer la concurrence dans un marché pertinent donné.

Le Bureau continuerait d'établir ce qui pourrait sensiblement diminuer ou empêcher la concurrence, et pourrait quantifier cette diminution et cet empêchement à partir de prévisions des effets sur les prix et des réductions estimées du bien-être du consommateur en ce qui a trait aux marchés en question. Néanmoins, l'évaluation d'une éventuelle coentreprise entre transporteurs aériens ne se limitera dorénavant plus à ces éléments.

Les éléments d'avantages correspondants à l'intérêt public qui seraient examinés par le ministre et qui seront décrits en détail dans les lignes directrices de coentreprises comprennent, notamment, l'impact sur les consommateurs, les communautés, et le secteur aérien (par exemple amélioration de la qualité du service, synergies dans l'établissement des horaires et meilleurs choix de connexions et d'escales, prix avantageux, retombées touristiques, économie de coûts); les impacts environnementaux; sécurité et sûreté; avantages sociaux qui peuvent être atteints grâce à la coentreprise.

Le cadre mis en évidence dans la *Loi sur la modernisation des transports* offrira clarté, prévisibilité et équité aux transporteurs aériens canadiens. Le cadre fournit des échéanciers clairs en ce qui a trait à l'examen d'une proposition de coentreprise. Premièrement, le ministre dispose

proposed joint venture raises significant public interest considerations warranting further review. In the affirmative, the Commissioner has 120 days to submit a report to the Minister outlining the competition concerns, if any, raised by the proposed joint venture, and the Minister has 285 days to authorize or deny a proposed joint venture.

Upon approval by the Minister, certain sections of the *Competition Act* would not apply to the proposed joint venture for a period of at least two years, which will allow for the implementation of the joint venture without the constant scrutiny of the Commissioner. Following that two-year period, the Minister may review again the joint venture at any time to address any concerns that may have arisen during that period.

Finally, for the lifetime of the joint venture, air carriers will be required to report to the Minister, on a yearly basis, the benefits achieved by the joint venture.

Transport Canada will publish guidelines for the assessment of air carrier joint ventures, thus providing transparency and predictability to air carriers considering joint ventures.

### **Financial implications**

Nil.

### **Consultation**

In April 2016, following the release of the *Canada Transportation Act* Review Report, broad consultations with industry stakeholders were undertaken and there was considerable support for the introduction of a review framework based on public interest considerations for air carrier joint ventures.

Upon coming into force, subsection 53.71(3) of the Act will mandate the Minister to develop guidelines, in consultation with the Competition Bureau, which shall include factors that may be considered by the Minister to determine whether a proposed arrangement raises significant considerations with respect to the public interest.

Draft joint venture guidelines were developed between October 2017 and March 2018 and were done in consultation with the Bureau and Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED). Formal consultations with industry stakeholders began on May 28, 2018, following the Act receiving royal assent. A targeted second round of consultations was launched on July 30, 2018. This second round invited those who provided feedback in the first round to review the proposed changes. The

de 45 jours pour établir si la proposition de coentreprise soulève des considérations d'intérêt public importantes justifiant de poursuivre l'examen. Si la réponse est oui, le commissaire a 120 jours pour présenter un rapport au ministre exposant, s'il y a lieu, les préoccupations liées à la concurrence qui sont soulevées par la proposition de coentreprise, et le ministre a 285 jours pour autoriser ou refuser une proposition de coentreprise.

Une fois l'approbation donnée par le ministre, certains articles de la *Loi sur la concurrence* ne s'appliqueraient pas à la proposition de la coentreprise pour une période d'au moins deux ans, laquelle permettra la mise en œuvre de la coentreprise sans que celle-ci fasse constamment l'objet d'un examen par le commissaire. Suivant cette période de deux ans, le ministre peut à nouveau examiner la coentreprise à tout moment afin de traiter toutes préoccupations possiblement exprimées durant cette période.

Enfin, pour la durée de la coentreprise, les transporteurs aériens seront tenus de faire état annuellement au ministre des avantages réalisés par la coentreprise.

Transports Canada publiera des lignes directrices en ce qui a trait à l'évaluation des coentreprises entre de transporteurs aériens, assurant ainsi transparence et prévisibilité aux transporteurs aériens qui envisagent une coentreprise.

### **Répercussions financières**

Aucune.

### **Consultation**

En avril 2016, suivant la publication du Rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, de vastes consultations avec tous les intervenants de l'industrie ont eu lieu et l'introduction d'un cadre d'examen fondé sur des considérations d'intérêt public ayant trait aux coentreprises aériennes a reçu un soutien considérable.

Après son entrée en vigueur, le paragraphe 53.71(3) de la Loi confiera au ministre le mandat d'élaborer des lignes directrices, en consultation avec le Bureau de la concurrence comprenant, notamment, des facteurs pouvant être pris en compte par le ministre pour établir si une entente proposée soulève des considérations importantes en ce qui a trait à l'intérêt public.

Un projet de lignes directrices relatives aux coentreprises a été élaboré entre octobre 2017 et mars 2018 et a été réalisé en consultation avec le Bureau et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). Les consultations officielles auprès des intervenants de l'industrie ont commencé, le 28 mai 2018, une fois que la Loi a obtenu la sanction royale. Une deuxième ronde de consultations a été lancée le 30 juillet 2018. Cette deuxième ronde invitait les intervenants qui avaient

Department received few comments in response to the consultations, some of which were wording proposals clarifying certain sections, while others were more substantive in nature.

The overarching concern was the perception that the new Canadian process would be less attractive to international partners, making Canadian carriers less attractive potential partners, due to (1) the lack of predictability resulting from the fact that an authorization could be revoked after two years; and (2) the requirements to provide a significant amount of information to the Minister and the Commissioner.

To assuage the former concern, wording was included in the joint venture guidelines clarifying that a joint venture is authorized for a minimum of two years, and that a reassessment is not automatic after that period. To alleviate concerns regarding the latter, wording was added in the joint venture guidelines to clarify that the filing requirements can be discussed during pre-application meetings and that certain application filing requirements may be waived with the Minister's and the Commissioner's consent.

#### **Departmental contact**

For more information please contact

By mail:

Director  
National Air Services Policy (ACEB)  
Air Policy Group  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

General inquiries:

Telephone: 613-993-4361  
Fax: 613-991-6445  
Website: [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

fourni des commentaires lors de la première ronde afin d'examiner les changements proposés. Le ministère a reçu peu de commentaires en réponse aux consultations, dont certains étaient des propositions de formulation pour clarifier certains articles, alors que d'autres étaient de nature plus substantielle.

La préoccupation dominante portait sur la perception selon laquelle le nouveau processus canadien serait moins attrayant pour les partenaires internationaux, faisant des transporteurs canadiens des partenaires potentiellement moins attrayants, en raison : (1) de l'absence de prévisibilité découlant du fait qu'une autorisation puisse être révoquée après deux ans; (2) des exigences nécessitant la production d'une quantité considérable de renseignements au ministre et au commissaire.

Pour apaiser la première préoccupation, le libellé a été inclus dans les lignes directrices relatives à une coentreprise pour préciser que celle-ci est autorisée pour une période maximale de deux ans, et que la nouvelle évaluation n'est pas automatique une fois cette période écoulée. Pour répondre à la dernière préoccupation exprimée, le libellé a été inclus dans les lignes directrices relatives à une coentreprise pour préciser que les exigences liées aux dépôts peuvent faire l'objet de discussions lors des réunions préalables à la présentation de la demande et que certaines exigences liées aux dépôts peuvent être éliminées avec le consentement du ministre et du commissaire.

#### **Personne-ressource du Ministère**

Pour obtenir de plus amples informations, veuillez communiquer avec :

Par la poste :

Directeur  
Politique sur les services aériens nationaux (ACEB)  
Groupe sur la Politique aérienne  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Renseignements généraux :

Téléphone : 613-993-4361  
Télécopieur : 613-991-6445  
Site Web : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)



**Registration**

SI/2019-17 April 3, 2019

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2018, NO. 1

**Order Fixing April 30, 2021 and April 30, 2020 as the Days on which Certain Provisions of that Act Come into Force**

P.C. 2019-222 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance,

**(a)** pursuant to subsection 213(1) of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2018, fixes April 30, 2021 as the day on which Division 2 of Part 6 of that Act comes into force, other than section 203, subsection 204(2), section 206 and subsections 211(1) and (3) to (5); and

**(b)** pursuant to subsection 213(2) of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2018, fixes April 30, 2020 as the day on which section 203, subsection 204(2), section 206 and subsections 211(1) and (3) to (5) of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE***(This note is not part of the Order.)***Proposal**

This Order in Council, pursuant to subsection 213(1) of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2018 (BIA1 2018), fixes April 30, 2021, as the day on which Division 2 of Part 6 of that Act comes into force, other than section 203, subsection 204(2), section 206 and subsections 211(1) and (3) to (5).

In addition, this Order in Council, pursuant to subsection 213(2) of BIA1 2018, fixes April 30, 2020, as the day on which section 203, subsection 204(2), section 206 and subsections 211(1) and (3) to (5) of that Act come into force.

**Objectives**

The purpose of this Order is to establish coming-into-force dates for amendments to the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act) that will modernize and enhance the Canadian deposit insurance framework to better protect depositors and support the ongoing stability of the financial system in Canada.

**Enregistrement**

TR/2019-17 Le 3 avril 2019

LOI N° 1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2018

**Décret fixant au 30 avril 2021 et au 30 avril 2020 les dates d'entrée en vigueur de certaines dispositions de cette loi**

C.P. 2019-222 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Finances, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

**a)** en vertu du paragraphe 213(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 12 des Lois du Canada (2018), fixe au 30 avril 2021 la date d'entrée en vigueur de la section 2 de la partie 6 de cette loi, à l'exception de l'article 203, du paragraphe 204(2), de l'article 206 et des paragraphes 211(1) et (3) à (5);

**b)** en vertu du paragraphe 213(2) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 12 des Lois du Canada (2018), fixe au 30 avril 2020 la date d'entrée en vigueur de l'article 203, du paragraphe 204(2), de l'article 206 et des paragraphes 211(1) et (3) à (5) de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE***(La présente note ne fait pas partie du Décret.)***Proposition**

Ce décret, pris en vertu du paragraphe 213(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 12 des Lois du Canada (2018) [LEB1 2018], fixe au 30 avril 2021 la date d'entrée en vigueur de la section 2 de la partie 6 de cette loi, à l'exception de l'article 203, du paragraphe 204(2), de l'article 206 et des paragraphes 211(1) et (3) à (5).

De plus, ce décret, pris en vertu du paragraphe 213(2) de la LEB1 2018, fixe au 30 avril 2020 la date d'entrée en vigueur de l'article 203, du paragraphe 204(2), de l'article 206 et des paragraphes 211(1) et (3) à (5) de cette loi.

**Objectifs**

Ce décret vise à établir les dates d'entrée en vigueur des modifications à la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (Loi sur la SADC) qui moderniseront et amélioreront le cadre canadien de l'assurance-dépôts afin de mieux protéger les déposants et de soutenir la stabilité continue du système financier au Canada.

## Background

Deposit insurance is an important element of the financial safety net. It contributes to maintaining public confidence in the financial system by protecting depositors' savings in the unlikely event that a deposit-taking institution fails.

Canada's deposit insurance framework is established under the CDIC Act and administered by the Canada Deposit Insurance Corporation (CDIC), a federal crown corporation under the purview of the Minister of Finance. The CDIC provides deposit insurance to depositors in Canadian banks, federally incorporated trust and loan companies, federal credit unions, provincially incorporated trust and loan companies, and cooperative retail associations. The CDIC insures eligible deposits at each of their member institutions up to Can\$100,000 per separately insured category in the event of a failure. Coverage is free and automatic. Depositors in Canada do not have to apply for coverage, or make a claim in the event of a failure. The CDIC is funded by premiums paid by member institutions and does not receive public funds to operate. The CDIC currently has 85 members.

### *Deposit Insurance Review*

Canada's financial system proved to be resilient during the 2008 financial crisis. At that time, modifications to Canada's deposit insurance framework were not needed to maintain confidence in the financial sector. Since the 2008 crisis, the global banking landscape has changed significantly, including the introduction of financial regulatory reforms aimed at reducing the probability of a future financial crisis. In light of such changes, the Government of Canada announced, in the 2014 Budget, the launch of a comprehensive review of Canada's deposit insurance framework to ensure that it would continue to provide adequate protection for the savings of Canadians.

Based on the review, which included public consultations held in 2016, several proposed amendments to the CDIC Act were introduced in Division 2 of Part 6 of BIA1 2018. These changes, referred to as the Deposit Insurance Review (DIR) provisions, received royal assent on June 21, 2018, but must be brought into force by order in council.

Specifically, the DIR provisions modernize the scope of deposit insurance coverage, simplify and streamline requirements, and better reflect products currently offered in the market by

- removing travellers' cheques, which are no longer issued by member institutions, as an eligible deposit;

## Contexte

L'assurance-dépôts représente un élément important du filet de sécurité financière. Elle contribue au maintien de la confiance du public à l'égard du système financier en protégeant l'épargne des déposants dans l'éventualité peu probable de la défaillance d'une institution de dépôt.

Le cadre de l'assurance-dépôts du Canada est établi en vertu de la Loi sur la SADC et administré par la Société d'assurance-dépôts du Canada (SADC), une société d'État fédérale relevant du ministre des Finances. La SADC offre de l'assurance-dépôts aux déposants des banques canadiennes, aux sociétés de fiducie et de prêt constituées en vertu d'une loi fédérale, aux coopératives de crédit fédérales, aux sociétés de fiducie et de prêt constituées en vertu d'une loi provinciale et aux associations coopératives de détail. La SADC assure les dépôts admissibles à chacune de ses institutions membres jusqu'à concurrence de 100 000 \$ CA par catégorie d'assurance-dépôts distincte en cas de défaillance. La couverture est gratuite et automatique. Les déposants au Canada n'ont pas à demander une couverture ou à présenter une demande en cas de défaillance. La SADC est financée par les cotisations versées par les institutions membres et ne reçoit pas de fonds publics pour fonctionner. La SADC compte actuellement 85 membres.

### *Examen du cadre d'assurance-dépôts*

Le système financier du Canada s'est révélé résilient pendant la crise financière de 2008. À l'époque, il n'a pas été nécessaire de modifier le cadre de l'assurance-dépôts du Canada pour maintenir la confiance dans le secteur financier. Depuis la crise de 2008, le paysage bancaire mondial a considérablement changé, notamment par l'introduction de réformes de la réglementation financière visant à réduire la probabilité d'une future crise financière. À la lumière de ces changements, le gouvernement du Canada a annoncé, dans le budget de 2014, le lancement d'un examen exhaustif du cadre de l'assurance-dépôts du Canada afin de s'assurer qu'il continue d'offrir une protection adéquate des économies des Canadiens.

Par suite de l'examen, qui comprenait des consultations publiques tenues en 2016, plusieurs modifications proposées à la Loi sur la SADC ont été apportées à la section 2 de la partie 6 de la LEB1 2018. Ces modifications, appelées dispositions de l'Examen du cadre d'assurance-dépôts (ECAD), ont reçu la sanction royale le 21 juin 2018, mais elles doivent entrer en vigueur par décret.

Plus précisément, les dispositions de l'ECAD modernisent la portée de la couverture de l'assurance-dépôts, simplifient et rationalisent les exigences et reflètent mieux les produits actuellement offerts sur le marché en :

- éliminant les chèques de voyage, qui ne sont plus émis par les institutions membres, en tant que dépôt admissible;

- eliminating the five-year term limit on guaranteed investment certificates (GICs), as longer-term products are now available;
  - extending coverage to foreign currency deposits, which are widely used by Canadians;
  - treating all registered products in the same manner by adding new deposit categories for registered education savings plans (RESPs) and registered disability savings plans (RDSPs), so that every registered product is covered up to the same \$100,000 limit;
  - removing separate coverage for mortgage tax accounts (funds held in mortgage tax accounts will still receive coverage under other coverage categories as long as the funds are held as an eligible deposit, e.g. as an individual or joint deposit); and
  - improving the rules for trust deposit accounts, by clarifying record-keeping requirements and facilitating more timely payouts in the event that a bank fails.
- éliminant la limite de cinq ans sur les certificats de placement garanti (CPG) puisque des produits à plus long terme sont maintenant disponibles;
  - élargissant la portée en vue d'inclure les dépôts en devise étrangère qui sont couramment utilisés par les Canadiens;
  - traitant tous les produits enregistrés de la même façon en ajoutant de nouvelles catégories de dépôt pour les régimes enregistrés d'épargne-études et les régimes enregistrés d'épargne-invalidité afin que chaque produit enregistré soit couvert jusqu'à concurrence de la même limite de 100 000 \$;
  - éliminant la protection distincte pour les comptes d'impôt hypothécaire (les fonds détenus dans les comptes d'impôt hypothécaire continueront d'être couverts par d'autres catégories de protection tant que les fonds sont détenus comme dépôt admissible, par exemple, comme dépôt individuel ou conjoint);
  - améliorant les règles pour les comptes de dépôt en fiducie, en clarifiant les exigences en matière de tenue de dossiers et en facilitant les paiements plus rapides en cas de faillite d'une banque.

## Implications

This Order establishes the coming-into-force dates of the DIR provisions. The Order fixes April 30, 2020, as the coming-into-force date for the DIR provisions pertaining to travellers' cheques, removing term limits on GICs, and extending coverage to foreign currency deposits. The Order also fixes April 30, 2021, as the coming-into-force date for the DIR provisions pertaining to registered deposits, mortgage tax accounts, and trust deposits.

The DIR provisions will come into force on different dates to take into account views of the major interest groups, including consumer groups, financial institutions, and financial sector and legal industry associations. These stakeholders are generally supportive of the DIR provisions, and they support the goals of depositor protection and financial stability. However, some concerns were raised about having an appropriate amount of time to update internal information systems in order to implement the DIR provisions. On balance, stakeholders agreed that, as long as sufficient time is provided to update systems based on the complexity of the different changes, the DIR provisions would be workable.

The coming into force of the DIR provisions is not expected to have differential impacts on the basis of sex, gender, age, race, ethnicity, sexuality, religion, and/or mental or physical disability. All depositors in Canada are expected to benefit from the proposed measures, which support greater financial stability.

## Répercussions

Ce décret établit les dates d'entrée en vigueur des dispositions de l'ECAD. Le Décret fixe au 30 avril 2020 la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'ECAD relatives aux chèques de voyage, à l'élimination des limites de durée des CPG et à l'extension de la couverture aux dépôts en devises. Le Décret fixe également au 30 avril 2021 la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'ECAD relatives aux dépôts enregistrés, aux comptes d'impôt foncier sur des biens hypothéqués et aux dépôts en fiducie.

Les dispositions de l'ECAD entreront en vigueur à des dates différentes afin de tenir compte des points de vue des principaux groupes d'intérêt, y compris les groupes de consommateurs, les institutions financières, le secteur financier et les associations du secteur juridique. Ces intervenants appuient généralement les dispositions de l'ECAD et les objectifs de protection des déposants et de stabilité financière. Toutefois, certaines préoccupations ont été soulevées au sujet du temps nécessaire pour mettre à jour les systèmes d'information internes afin de mettre en œuvre les dispositions de l'ECAD. Dans l'ensemble, les intervenants ont convenu que, tant qu'il y a suffisamment de temps pour mettre à jour les systèmes en fonction de la complexité des différents changements, les dispositions de l'ECAD seraient applicables.

On ne s'attend pas à ce que l'entrée en vigueur des dispositions de l'ECAD ait des répercussions différentes en fonction du sexe, du genre, de l'âge, de la race, de l'origine ethnique, de la sexualité, de la religion ou des déficiences mentales ou physiques. On s'attend à ce que tous les déposants au Canada bénéficient des mesures proposées, qui favorisent une plus grande stabilité financière.

There are no financial implications for the Government of Canada with this Order in Council.

Overall, these amendments will help protect depositors; improve understanding of insurance coverage; and ultimately, better support Canada's ongoing financial stability. The DIR provisions will modernize the scope of deposit insurance coverage to better protect depositors (e.g. foreign currency and extended term limits on GICs) while clarifying and simplifying the deposit insurance framework for depositors, making it easier to understand (e.g. registered deposits and mortgage tax accounts).

### Consultation

The Department of Finance Canada held public consultations on changes considered to the deposit insurance framework in the fall of 2016. Approximately 15 submissions were received from a range of stakeholders. In addition, the CDIC held public consultations on proposed changes to the *Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law* needed to implement the DIR provisions.

The decision to sequence the coming-into-force dates of the different DIR provisions reflects the input provided by stakeholders and interested parties.

### Departmental contact

Yuki Bourdeau  
Senior Advisor  
Financial Stability  
Capital Markets Division  
Financial Sector Policy Branch  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Email: [yuki.bourdeau@canada.ca](mailto:yuki.bourdeau@canada.ca)

Il n'y a aucune incidence financière pour le gouvernement du Canada lié à ce décret.

Dans l'ensemble, ces modifications aideront à protéger les déposants; à améliorer la compréhension de la couverture d'assurance; et, en fin de compte, à mieux soutenir la stabilité financière continue du Canada. Les dispositions de l'ECAD moderniseront la portée de la couverture de l'assurance-dépôts afin de mieux protéger les déposants (par exemple les devises étrangères et les limites à plus long terme des CPG) tout en clarifiant et en simplifiant le cadre de l'assurance-dépôts pour les déposants, ce qui en facilitera la compréhension (par exemple les dépôts enregistrés et les comptes d'impôt foncier sur des biens hypothéqués).

### Consultation

À l'automne 2016, le ministère des Finances Canada a mené des consultations publiques sur des changements envisagés au cadre de l'assurance-dépôts. Environ 15 présentations ont été reçues d'une gamme d'intervenants. De plus, la SADC a tenu des consultations publiques sur les changements proposés au *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie* nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de l'ECAD.

La décision d'ordonnancer les dates d'entrée en vigueur des différentes dispositions de l'ECAD tient compte des commentaires formulés par les intervenants et les parties intéressées.

### Personne-ressource du Ministère

Yuki Bourdeau  
Conseillère principale  
Stabilité financière  
Division des marchés des capitaux  
Direction de la politique du secteur financier  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Courriel : [yuki.bourdeau@canada.ca](mailto:yuki.bourdeau@canada.ca)

**TABLE OF CONTENTS**     **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2019-70		Health	Regulations Amending the Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules) .....	883
SOR/2019-71	2019-177	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations .....	886
SOR/2019-72	2019-178	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Ukraine) Regulations .....	896
SOR/2019-73		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act .....	900
SOR/2019-74		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order .....	904
SOR/2019-75	2019-214	Transport	Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail) .....	906
SOR/2019-76	2019-215	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996 (Miscellaneous Program) .....	938
SOR/2019-77	2019-216	Finance	Regulations Amending Certain Regulations in Respect of the Taxation of Cannabis Products .....	941
SOR/2019-78	2019-217	Finance	Excise Duties on Cannabis Regulations .....	950
SOR/2019-79	2019-218	Finance	Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act .....	979
SOR/2019-80	2019-219	Transport	Regulations Repealing the Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations .....	1044
SOR/2019-81	2019-220	Transport	Regulations Respecting Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services .....	1048
SI/2019-16	2019-221	Transport	Order Fixing April 3, 2019 as the Day on which Sections 14, 78 and 83 to 88 of the Transportation Modernization Act Come into Force .....	1061
SI/2019-17	2019-222	Finance	Order Fixing April 30, 2021 and April 30, 2020 as the Days on which Certain Provisions of the Budget Implementation Act, 2018, No. 1 Come into Force .....	1066

**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules) — Regulations Amending the Regulations Amending .....	SOR/2019-70	13/03/19	883	
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act				
Atlantic Pilotage Authority Non-compulsory Area Regulations — Regulations Repealing .....	SOR/2019-80	26/03/19	1044	
Pilotage Act				
British Columbia Sport Fishing Regulations, 1996 (Miscellaneous Program) — Regulations Amending .....	SOR/2019-76	26/03/19	938	
Fisheries Act				
Canadian Chicken Marketing Levies Order — Order Amending .....	SOR/2019-74	20/03/19	904	
Farm Products Agencies Act				
Certain Regulations in Respect of the Taxation of Cannabis Products — Regulations Amending .....	SOR/2019-77	26/03/19	941	
Excise Act, 2001 Excise Tax Act				
Excise Duties on Cannabis Regulations .....	SOR/2019-78	26/03/19	950	n
Excise Act, 2001				
Fees for the Review of Arrangements Involving Transportation Undertakings Providing Air Services — Regulations Respecting ....	SOR/2019-81	26/03/19	1048	n
Canada Transportation Act				
Order Fixing April 3, 2019 as the Day on which Sections 14, 78 and 83 to 88 of the Act Come into Force .....	SI/2019-16	03/04/19	1061	
Transportation Modernization Act				
Order Fixing April 30, 2021 and April 30, 2020 as the Days on which Certain Provisions of that Act Come into Force .....	SI/2019-17	03/04/19	1066	
Budget Implementation Act, 2018, No. 1				
Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act — Regulations Amending .....	SOR/2019-79	26/03/19	979	
Greenhouse Gas Pollution Pricing Act				
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending .....	SOR/2019-73	15/03/19	900	
First Nations Fiscal Management Act				
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2019-71	15/03/19	886	
Special Economic Measures Act				
Special Economic Measures (Ukraine) Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2019-72	15/03/19	896	
Special Economic Measures Act				
Transportation of Dangerous Goods Regulations (Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail) — Regulations Amending .....	SOR/2019-75	26/03/19	906	
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992				

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2019-70		Santé	Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes) .....	883
DORS/2019-71	2019-177	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie .....	886
DORS/2019-72	2019-178	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant l'Ukraine .....	896
DORS/2019-73		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations .....	900
DORS/2019-74		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada .....	904
DORS/2019-75	2019-214	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer) .....	906
DORS/2019-76	2019-215	Pêches et Océans	Règlement correctif visant le Règlement de 1996 de pêche sportive de la Colombie-Britannique .....	938
DORS/2019-77	2019-216	Finances	Règlement modifiant certains règlements relativement à la taxation des produits du cannabis .....	941
DORS/2019-78	2019-217	Finances	Règlement concernant les droits d'accise sur le cannabis .....	950
DORS/2019-79	2019-218	Finances	Règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre .....	979
DORS/2019-80	2019-219	Transports	Règlement abrogeant le Règlement sur la zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique .....	1044
DORS/2019-81	2019-220	Transports	Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens .....	1048
TR/2019-16	2019-221	Transports	Décret fixant au 3 avril 2019 la date d'entrée en vigueur des articles 14, 78 et 83 à 88 de la Loi sur la modernisation des transports .....	1061
TR/2019-17	2019-222	Finances	Décret fixant au 30 avril 2021 et au 30 avril 2020 les dates d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018 .....	1066

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant ..... Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2019-73	15/03/19	900	
Certains règlements relativement à la taxation des produits du cannabis — Règlement modifiant ..... Accise (Loi de 2001) Taxe d'accise (Loi)	DORS/2019-77	26/03/19	941	
Décret fixant au 3 avril 2019 la date d'entrée en vigueur des articles 14, 78 et 83 à 88 de cette loi ..... Modernisation des transports (Loi)	TR/2019-16	03/04/19	1061	
Décret fixant au 30 avril 2021 et au 30 avril 2020 les dates d'entrée en vigueur de certaines dispositions de cette loi ..... Exécution du budget de 2018 (Loi n° 1)	TR/2019-17	03/04/19	1066	
Droits d'accise sur le cannabis — Règlement concernant ..... Accise (Loi de 2001)	DORS/2019-78	26/03/19	950	n
Frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens — Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2019-81	26/03/19	1048	n
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2019-71	15/03/19	886	
Mesures économiques spéciales visant l'Ukraine — Règlement modifiant le Règlement..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2019-72	15/03/19	896	
Partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre — Règlement modifiant..... Tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre (Loi)	DORS/2019-79	26/03/19	979	
Pêche sportive de la Colombie-Britannique — Règlement correctif visant le Règlement de 1996..... Pêches (Loi)	DORS/2019-76	26/03/19	938	
Redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance ..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-74	20/03/19	904	
Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes) — Règlement modifiant le Règlement modifiant le Règlement ..... Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi)	DORS/2019-70	13/03/19	883	
Transport des marchandises dangereuses (contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer) — Règlement modifiant le Règlement ..... Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)	DORS/2019-75	26/03/19	906	
Zone non obligatoire de l'Administration de pilotage de l'Atlantique — Règlement abrogeant le Règlement ..... Pilotage (Loi)	DORS/2019-80	26/03/19	1044	