

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 8, 2014

OTTAWA, LE MERCREDI 8 OCTOBRE 2014

Statutory Instruments 2014

Textes réglementaires 2014

SOR/2014-204 to 225 and SI/2014-76 to 77 and 79 to 80

DORS/2014-204 à 225 et TR/2014-76 à 77 et 79 à 80

Pages 2368 to 2536

Pages 2368 à 2536

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 1, 2014, 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* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@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 1<sup>er</sup> janvier 2014, 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* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2014-204 September 16, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-204 Le 16 septembre 2014

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

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

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

P.C. 2014-934 September 16, 2014

C.P. 2014-934 Le 16 septembre 2014

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 or is likely to result in a serious international crisis;

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

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

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

**REGULATIONS AMENDING THE SPECIAL ECONOMIC MEASURES (RUSSIA) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES VISANT LA RUSSIE**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. Section 3.1 of the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. L'article 3.1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

New debt financing — 30 days

**3.1 (1)** It is prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in a loan, bond or debenture, of longer than 30 days' maturity in relation to:

**3.1 (1)** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction portant sur un emprunt, une obligation ou une débenture dont la durée dépasse trente jours, de fournir un tel emprunt, obligation ou débenture ou d'effectuer une autre opération portant sur un tel emprunt, obligation ou débenture si la transaction, la fourniture ou l'autre opération a trait :

Nouveau financement par emprunt — trente jours

- (a) a designated person listed in Schedule 2;
- (b) the property of a designated person listed in Schedule 2; or
- (c) the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 2.

- a) à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- b) aux biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- c) aux droits ou intérêts sur les biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2.

New debt financing — 90 days

**(1.1)** It is prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in a loan, bond or debenture, of longer than 90 days' maturity in relation to:

**(1.1)** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction portant sur un emprunt, une obligation ou une débenture dont la durée dépasse quatre-vingt-dix jours, de fournir un tel emprunt, obligation ou débenture ou d'effectuer une autre opération portant sur un tel emprunt, obligation ou débenture si la transaction, la fourniture ou l'autre opération a trait :

Nouveau financement par emprunt — quatre-vingt-dix jours

- (a) a designated person listed in Schedule 3;
- (b) the property of a designated person listed in Schedule 3; or
- (c) the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 3.

- a) à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 3;
- b) aux biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 3;

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 17  
<sup>1</sup> SOR/2014-58

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

Non-application (2) Subsections (1) and (1.1) do not apply in respect of a loan that was made or a bond or debenture that was issued before the designated person was listed in Schedule 2 or 3.

**2. Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 62:**

- 63. Dmitry Vitalievich BULGAKOV
- 64. Yuriy Eduardovich SADOVENKO
- 65. Nikolai Vasilyevich BOGDANOVSKIY
- 66. Oleg Leonidovich SALYUKOV

**3. Items 2 and 3 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.**

**4. Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 29:**

- 30. OJSC Dolgoprudny Research Production Enterprise (DNPP)
- 31. JSC Kalinin Machine-Building Plant (MZiK)
- 32. Mitishinskii Machine-Building Plant OAO (MMZ)
- 33. Institute of Instrument Design (NIIP)
- 34. Marine Scientific Research Institute of Radio-electronics "Altair" (MNIIRE "Altair")

**5. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 5:**

- 6. Sberbank

**APPLICATION PRIOR TO PUBLICATION**

**6. 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**

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

c) aux droits ou intérêts sur les biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 3.

(2) Les paragraphes (1) et (1.1) ne s'appliquent pas à l'égard d'un emprunt contracté avant l'inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3 ou à l'égard d'une obligation ou débenture émise avant l'inscription de la personne désignée en cause sur la liste établie aux annexes 2 ou 3.

**2. La partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 62, de ce qui suit :**

- 63. Dmitry Vitalievich BULGAKOV
- 64. Yuriy Eduardovich SADOVENKO
- 65. Nikolai Vasilyevich BOGDANOVSKIY
- 66. Oleg Leonidovich SALYUKOV

**3. Les articles 2 et 3 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.**

**4. La partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 29, de ce qui suit :**

- 30. OJSC Dolgoprudny Research Production Enterprise (DNPP)
- 31. JSC Kalinin Machine-Building Plant (MZiK)
- 32. Mitishinskii Machine-Building Plant OAO (MMTT)
- 33. Institute of Instrument Design (NIIP)
- 34. Marine Scientific Research Institute of Radio-electronics « Altair » (MNIIRE « Altair »)

**5. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :**

- 6. Sberbank

**ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET**

**6. 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**

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

Non-application

**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**

Acting in coordination with the United States and the European Union, the Governor in Council has found that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted or is likely to result in a serious international crisis. As a result, the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* were approved on March 17, 2014. Amendments to these Regulations were made on March 19, 2014, March 21, 2014, April 28, 2014, May 4, 2014, May 12, 2014, June 21, 2014, July 24, 2014, and on August 6, 2014.

On September 5, 2014, at a meeting of the Trilateral Contact Group in Minsk, Belarus, it was announced that a ceasefire agreement had been reached between Ukraine and the Russian-backed separatists in the provinces of Donetsk and Luhansk. Despite a number of reported violations of the agreement, as of September 11, 2014, the ceasefire is largely holding. However, there remains grave international concern regarding the implementation of the rest of the items of the 12-point peace plan that was agreed upon by the presidents of Ukraine and Russia, including the release of prisoners, permanent observation of the ceasefire by the Organization for Security and Cooperation in Europe, the full withdrawal of Russian soldiers and weapons from the region, and self-determination by the Donetsk and Luhansk provinces on their future status. Russia has violated previous commitments, including agreements reached in Geneva in April 2014 and in Berlin in July 2014.

Russia's direct military involvement in the conflict, which the Russian government continues to deny, has resulted in a significant reversal of gains made by Ukrainian forces since June. One of the most important developments by the pro-Russian rebels is their taking of the strategic town of Novoazovsk, which lies between the Russian border and the major Ukrainian port city of Mariupol in the oblast of Donetsk's southern portion. This development has increased fears that the Russian and pro-Russian forces will try to take Mariupol next, with a view to opening a direct passage between Russia and occupied Crimea. According to Ukrainian authorities, the concentration of Russian armed forces is steadily increasing in the north of Crimea.

In the weeks before the ceasefire agreement, Russian intervention in the conflict escalated significantly in an attempt to reverse gains made by the Ukrainian armed forces. According to the North Atlantic Treaty Organization (NATO) reports, well over 1 000 Russian troops have been operating illicitly in Ukraine. According to international sources, the weeks before the ceasefire saw direct clashes between Ukrainian and Russian troops, and an acceleration of the flow of weapons and other forms of support from Russia to separatist fighters, leading to a worsening of the violence and a rise in casualties.

Another relevant fact remains that on July 17, 2014, a Malaysia Airlines flight carrying 298 passengers and crew crashed in eastern

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

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

**Contexte**

Dans le cadre d'une action coordonnée avec les États-Unis et l'Union européenne, le gouverneur en conseil a conclu que les agissements de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales et sont susceptibles d'entraîner ou ont entraîné une grave crise internationale. Par conséquent, le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* a été adopté le 17 mars 2014. Des modifications y ont été apportées le 19 mars 2014, le 21 mars 2014, le 28 avril 2014, le 4 mai 2014, le 12 mai 2014, le 21 juin 2014, le 24 juillet 2014 et le 6 août 2014.

Le 5 septembre 2014, à l'occasion d'une réunion du Groupe trilatéral de contact à Minsk, en Biélorussie, on a annoncé qu'un accord de cessez-le-feu avait été conclu entre l'Ukraine et les séparatistes appuyés par les Russes dans les provinces de Donetsk et de Luhansk. Même si on a signalé un certain nombre de violations de l'accord, en date du 11 septembre 2014, le cessez-le-feu tient encore en grande partie. Toutefois, la communauté internationale a encore de graves préoccupations concernant la mise en œuvre du reste du plan de paix en 12 points sur lequel les présidents de l'Ukraine et de la Russie se sont entendus, dont la libération de prisonniers, l'observation permanente du cessez-le-feu par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, le retrait complet des armes et des soldats russes de la région, et l'autodétermination par les provinces de Donetsk et de Luhansk de leur futur statut. La Russie a violé des engagements passés, dont les accords conclus à Genève en avril 2014 et à Berlin en juillet 2014.

La participation militaire directe de la Russie au conflit, que le gouvernement russe continue de nier, a provoqué un renversement important des gains faits par les forces ukrainiennes depuis juin. Une des percées les plus importantes effectuées par les rebelles pro-russes est la prise de la ville stratégique de Novoazovsk, qui se trouve entre la frontière russe et la grande ville portuaire de Marioupol dans la portion sud de l'oblast de Donetsk. Cette avancée a augmenté les craintes que les forces russes et pro-russes tenteront ensuite de prendre Marioupol, dans le but d'ouvrir un passage direct entre la Russie et la Crimée, qu'ils occupent. Selon les autorités ukrainiennes, la concentration de forces armées russes croît constamment dans le Nord de la Crimée.

Dans les semaines précédant l'accord de cessez-le-feu, l'intervention russe s'est intensifiée de façon significative afin de renverser les gains effectués par les forces armées ukrainiennes. Selon un rapport de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), plus de 1 000 soldats russes ont opéré de façon illicite en Ukraine. Selon des sources internationales, les semaines précédant le cessez-le-feu, des affrontements entre forces russes et ukrainiennes ont eu lieu, et on a pu voir une accélération de l'apport en armes ainsi que d'autres formes de soutien de la Russie aux combattants séparatistes, ce qui a mené à davantage de violence et de pertes en vies humaines.

Un autre fait demeure que le 17 juillet 2014, un avion de la Malaysia Airlines s'est écrasé dans l'Est de l'Ukraine, ce qui a tué

Ukraine, killing all on board. Evidence suggests the airliner was brought down by a surface-to-air missile fired from an area controlled by pro-Russian provocateurs. There is also evidence of an increased flow of heavy weaponry — including rocket launchers, into Ukraine from Russia in the weeks before the crash — and evidence that the Russian Federation provided training on air-defense systems to the fighters. In the immediate aftermath of the tragedy, pro-Russian militants in the region of the crash impeded investigative and forensic work by international and Ukrainian authorities, as well as efforts to recover the remains of the victims.

In recent weeks, the numbers of internally displaced persons and persons fleeing eastern Ukraine have continued to rise alarmingly. According to the United Nations, over 1 million people have been displaced, over 3 000 killed, and over 6 000 wounded since the Russian-backed militants launched their violent campaign in April 2014.

Canada, along with its partners and allies, continues to collaborate in imposing additional coordinated sanctions on Russia, including sanctions on specific companies operating in key sectors of the Russian economy. These actions have been taken to demonstrate to the Russian leadership that it must end its support to militant separatists in eastern Ukraine and tangibly participate in creating the necessary conditions for the political process to advance peacefully. This includes successful implementation of the ceasefire agreement and other items identified in the 12-point peace plan.

## Objectives

The proposed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Regulations) amend the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Russia Regulations) by adding four individuals and five entities to Schedule 1, adding one entity to Schedule 2 and shortening the period of maturity for loans, bonds or debentures under subsection 3.1(1). The proposed Regulations also remove two entities from the list of designated persons in Schedule 1 of the Russia Regulations.

## Description

The proposed Regulations add four entities and five individuals to the list of designated persons under Schedule 1 of the Russia Regulations. Any person in Canada and any Canadian outside Canada are prohibited from

- dealing in any property, wherever situated, held by or on behalf of a designated person whose name is listed in Schedule 1;
- entering into or facilitating, directly or indirectly, any transaction related to such a dealing;
- providing any financial or related service in respect of such a dealing;
- making goods, wherever situated, available to a designated person listed in Schedule 1; and
- providing any financial or related service to or for the benefit of a designated person listed in Schedule 1.

les 298 passagers et membres d'équipage à son bord. Des preuves laissent croire que l'avion aurait été abattu par un missile surface-air lancé d'une zone contrôlée par des provocateurs pro-russes. Des preuves démontrent également une augmentation de la quantité d'armes lourdes, y compris des lance-roquettes, arrivant en Ukraine en provenance de la Russie, dans les semaines qui ont précédé l'écrasement. De même, la Fédération de Russie aurait montré aux combattants comment utiliser des systèmes de défense aérienne. Au lendemain de la tragédie, dans la région où a eu lieu l'écrasement, des militants pro-russes ont entravé l'enquête et le travail médico-légal des autorités internationales et ukrainiennes, de même que les efforts pour retrouver les restes des victimes.

Au cours des dernières semaines, le nombre de personnes déplacées à l'intérieur du pays et de personnes fuyant l'Est de l'Ukraine a continué de croître de manière alarmante. Selon les Nations Unies, plus d'un million de personnes ont été déplacées, 3 000 ont été tuées, et plus de 6 000 ont été blessées depuis que les militants soutenus par la Russie ont lancé leur campagne de violence en avril 2014.

Le Canada, ses partenaires et ses alliés continuent de collaborer pour imposer à la Russie des sanctions, y compris des sanctions touchant des compagnies précises opérant dans des secteurs clé de l'économie russe. Ces sanctions ont été imposées pour démontrer aux dirigeants russes le besoin de retirer leur appui aux combattants séparatistes de l'Est de l'Ukraine et de participer de manière concrète à la mise en place des conditions nécessaires à une poursuite paisible des processus politiques qui s'imposent. Cela passe notamment par le respect de l'accord cessez-le-feu et la mise en œuvre réussie des autres éléments cernés dans le plan de paix en 12 points.

## Objectifs

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement) modifie le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement visant la Russie) en ajoutant quatre individus et cinq entités à l'annexe 1, et une entité à l'annexe 2 et en raccourcissant le temps à courir jusqu'à l'échéance des prêts, des obligations et des débetures en vertu du paragraphe 3.1(1). Le projet de règlement retire en outre deux entités de la liste des personnes désignées à l'annexe 1 du Règlement visant la Russie.

## Description

Le projet de règlement ajoute quatre entités et cinq individus à la liste des personnes désignées aux termes de l'annexe 1 du Règlement visant la Russie. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger :

- d'effectuer une opération portant sur un bien, où qu'il se trouve, détenu par une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1, ou en son nom;
- de conclure, directement ou indirectement, une transaction relativement à une telle opération ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une telle opération;
- de mettre des marchandises, où qu'elles se trouvent, à la disposition d'une personne désignée, dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1;
- de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 1, ou pour son bénéfice.

Exceptions to the above-noted prohibitions are available for the following:

- payments made by or on behalf of designated persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a designated person;
- pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
- transactions in respect of accounts at financial institutions held by diplomatic missions, provided that the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions under the Vienna Convention on Diplomatic Relations, or transactions required in order to maintain the mission premises if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled;
- transactions by international organizations with diplomatic status, agencies of the United Nations, the International Red Cross and Red Crescent Movement, or Canadian non-governmental organizations that have entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development;
- transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-designated person any accounts, funds or investments of a Canadian held by a designated person on the day on which that person became designated;
- financial services required in order for a designated person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in the Regulations; and
- loan repayments made to any person in Canada or any Canadian abroad in respect of loans entered into before the coming into force of the Regulations, enforcement of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans.

The Regulations also add one entity to the list of designated persons in Schedule 2 and amend subsection 3.1(1) to reflect a shorter period of maturity for loans, bonds or debentures for Schedule 2 designated persons. It is now prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in a loan, bond or debenture of longer than 30 days' maturity in relation to

- a designated person listed in Schedule 2;
- the property of a designated person listed in Schedule 2; or
- the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 2.

The prohibition noted above does not apply in respect of a loan that was made or a bond or debenture that was issued before the designated person was listed in Schedule 2.

It is also prohibited for any person in Canada and any Canadian outside Canada to transact in, provide or otherwise deal in capital

Des exceptions aux interdictions précédentes peuvent s'appliquer dans les cas suivants :

- les paiements faits par une personne désignée ou en son nom en vertu d'un contrat ayant été conclu avant l'entrée en vigueur du Règlement, à la condition qu'il ne soit pas fait à une personne désignée ou pour son bénéfice;
- les versements de pension destinés à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger;
- les transactions relatives à des comptes détenus par une mission diplomatique dans une institution financière, à condition que la transaction soit requise pour permettre à la mission de remplir ses fonctions diplomatiques conformément à la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou, si la mission a été rappelée définitivement ou temporairement, pour lui permettre d'assurer l'entretien des locaux de la mission;
- les transactions relatives aux organisations internationales ayant un statut diplomatique, aux institutions des Nations Unies, au Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou aux organisations non gouvernementales canadiennes qui ont conclu un accord de subvention ou de contribution avec le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement;
- les transactions nécessaires pour qu'un Canadien transfère à une personne non désignée les comptes, fonds ou investissements de Canadiens qui sont détenus par une personne désignée à la date où cette personne est devenue une personne désignée;
- les services financiers requis pour qu'une personne désignée obtienne des services juridiques au Canada relativement à l'application des interdictions prévues par le Règlement;
- le remboursement à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger d'emprunts contractés avant l'entrée en vigueur du Règlement, la réalisation des sûretés relatives à de tels emprunts ou les paiements effectués par leurs garants.

Le Règlement ajoute également une entité à la liste des personnes désignées à l'annexe 2 et modifie le paragraphe 3.1(1) pour tenir compte de la diminution du temps à courir jusqu'à l'échéance des prêts, des obligations et des débetures en vertu du paragraphe 3.1(1) pour les personnes désignées dans l'annexe 2. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction portant sur un emprunt, une obligation ou une débeture dont la durée dépasse 30 jours, de fournir un tel emprunt, obligation ou débeture ou d'effectuer une autre opération portant sur un tel emprunt, obligation ou débeture si la transaction, la fourniture ou l'autre opération a trait :

- à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- aux biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2;
- aux droits ou aux intérêts sur les biens d'une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l'annexe 2.

L'interdiction ci-dessus ne s'applique pas à un emprunt contracté avant l'inscription de la personne désignée sur la liste établie à l'annexe 2 ni à une obligation ou débeture émise avant l'inscription de la personne désignée sur la liste établie à l'annexe 2.

Il est également interdit à toute personne au Canada ou à tout Canadien à l'étranger d'effectuer une transaction relative à une

funding through the transaction of shares in exchange for an ownership interest in relation to

- a designated person listed in Schedule 2;
- the property of a designated person listed in Schedule 2; or
- the interests or rights in property of a designated person listed in Schedule 2.

The prohibition noted above does not apply to capital funding that occurred before the designated person was listed in Schedule 2.

Finally, the Regulations also remove two entities from the list of designated persons in Schedule 1 of the Regulations.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they address unique, exceptional circumstances.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

#### Consultation

Foreign Affairs, Trade and Development Canada drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice and Citizenship and Immigration Canada.

#### Rationale

The measures contained in the Regulations demonstrate Canada’s concern about the continuing violation of Ukraine’s sovereignty and territorial integrity.

#### Implementation, enforcement and service standards

Canada’s sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who wilfully contravenes these 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 of not more than five years.

#### Contact

Kevin Hamilton  
Director  
Eastern Europe and Eurasia Division  
Foreign Affairs, Trade and Development Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3603  
Fax: 613-995-1277  
Email: Kevin.Hamilton@international.gc.ca

mise de fonds faite par le biais de l’achat d’actions en échange d’une participation, de fournir une telle mise de fonds ou d’effectuer une autre opération concernant une telle mise de fonds si la transaction, la fourniture ou l’autre opération a trait :

- à une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2;
- aux biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2;
- aux droits ou aux intérêts sur les biens d’une personne désignée dont le nom est inscrit sur la liste établie à l’annexe 2;

L’interdiction ci-dessus ne s’applique pas à une mise de fonds effectuée avant l’inscription de la personne désignée sur la liste établie à l’annexe 2.

Le Règlement retire enfin deux entités de la liste des personnes désignées à l’annexe 1 du Règlement.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à cette proposition, étant donné qu’elle présente un minimum de coûts administratifs pour les entreprises, à cause des exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé au Règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu’il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

#### Lentille des petites entreprises

L’impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne requiert donc pas la prise de mesures particulières.

#### Consultation

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a rédigé le Règlement en consultation avec le ministère de la Justice et Citoyenneté et Immigration Canada.

#### Justification

Les mesures prévues dans le Règlement reflètent les préoccupations du Canada à l’égard de la violation continue de la souveraineté et de l’intégrité territoriale de l’Ukraine.

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

La Gendarmerie royale du Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l’application des règlements relatifs aux sanctions prises par le Canada. Conformément à l’article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement maximal d’un an, ou les deux; ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

#### Personne-ressource

Kevin Hamilton  
Directeur  
Direction de l’Europe de l’Est et de l’Eurasie  
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa, Canada  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3603  
Télécopieur : 613-995-1277  
Courriel : Kevin.Hamilton@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-205 September 17, 2014

CUSTOMS TARIFF

## Regulations Amending the Marking of Imported Goods Regulations

The Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 19(2)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Marking of Imported Goods Regulations*.

Ottawa, September 12, 2014

STEVEN BLANEY  
*Minister of Public Safety and  
Emergency Preparedness*

### REGULATIONS AMENDING THE MARKING OF IMPORTED GOODS REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Subsection 4(2) of the *Marking of Imported Goods Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(2) Subject to subsection (3), non-NAFTA goods shall be marked in English or French.

(3) Non-NAFTA goods of which the country of origin is Honduras shall be marked in English, French or Spanish.

**2. Section 6 of the Regulations is replaced by the following:**

**6.** If the word “Canada”, “Canadian” or “canadien” or any abbreviation of it, or the name of any country or place other than the country of origin of the goods appears on any goods elsewhere than in the country of origin marking, and the presence of the word can be expected to mislead the ultimate purchaser or the ultimate recipient, as the case may be, the country of origin marking shall be located in close proximity to that word and shall contain the expression “made in”, “produced in” or “printed in” or any other expression, in any of the languages used in accordance with section 4 that indicates to the ultimate purchaser or to the ultimate recipient, as the case may be, the country of origin of the goods.

#### COMING INTO FORCE

**3. These Regulations come into force on the day on which section 39 of the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.**

Enregistrement  
DORS/2014-205 Le 17 septembre 2014

TARIF DES DOUANES

## Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des marchandises importées

En vertu du paragraphe 19(2)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des marchandises importées*, ci-après.

Ottawa, le 12 septembre 2014

*Le ministre de la Sécurité publique et  
de la Protection civile*  
STEVEN BLANEY

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE MARQUAGE DES MARCHANDISES IMPORTÉES

#### MODIFICATIONS

**1. Le paragraphe 4(2) du Règlement sur le marquage des marchandises importées<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les marchandises d'un pays autre qu'un pays ALÉNA sont marquées en français ou en anglais.

(3) Les marchandises d'un pays autre qu'un pays ALÉNA dont le pays d'origine est le Honduras sont marquées en français, en anglais ou en espagnol.

**2. L'article 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.** Si la mention « Canada », « canadien » ou « Canadian », une abréviation de cette mention ou le nom d'un pays ou d'un lieu autre que le pays d'origine des marchandises figure sur celles-ci ailleurs que dans la marque du pays d'origine et risque d'induire en erreur quant au pays d'origine le dernier acheteur ou le dernier destinataire, selon le cas, la marque du pays d'origine doit figurer tout près de la mention en question et contenir l'expression « fabriqué au », « produit au », « imprimé au » ou toute autre expression, dans l'une des langues utilisées conformément à l'article 4, renseignant le dernier acheteur ou le dernier destinataire, selon le cas, sur le pays d'origine des marchandises.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 39 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)

<sup>b</sup> L.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/94-10

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)(j)

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/94-10



**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues**

The Canada-Honduras Free Trade Agreement (CHFTA) permits the marking of origin of a good imported under the CHFTA to be made in English, French or Spanish. The *Marking of Imported Goods Regulations* (the Regulations) specify that the marking of imported goods can be done in English or French.

It is therefore necessary to make amendments to the Regulations to allow the Canada Border Services Agency (CBSA) to administer the marking of imported goods procedures that were negotiated in the CHFTA.

**Background**

Following extensive domestic consultations, formal free-trade negotiations between Canada and Honduras were launched on November 21, 2001. The CHFTA was signed on November 5, 2013, and came into force on October 1, 2014.

As part of the CHFTA, Canada agreed to allow goods imported from Honduras to be marked indicating the country of origin in English, French or Spanish.

Section 35.01 of the *Customs Act* states: “No person shall import goods that are required to be marked by any regulations made under section 19 of the *Customs Tariff* unless the goods are marked in accordance with those regulations.”

The Regulations are made under the authority of subsection 19(2) of the *Customs Tariff*, and prescribe the manner in which imported goods must be marked in order to be imported into Canada. As a result, goods, including those imported under the CHFTA, must meet the marking requirements set out in the Regulations.

**Objectives**

To amend the Regulations to allow goods imported from Honduras to be marked in English, French or Spanish.

**Description**

Prior to these regulatory amendments, subsection 4(2) of the Regulations stipulated that non-North American Free Trade Agreement (NAFTA) goods were required to be marked in English or French.

Subsection 4(2) of the Regulations is now amended, and a new subsection 4(3) is added to the Regulations. The Regulations still require non-NAFTA goods to be marked in English and French, but now specify that applicable goods from Honduras may be marked in English, French or Spanish.

In addition, a consequential amendment to section 6 of those Regulations is made to broaden its application to capture the newly-created provisions in section 4. Moreover, three further house-keeping amendments of a non-consequential nature were made to section 6.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Enjeux**

L'Accord de libre-échange Canada-Honduras (ALÉCH) permet le marquage de l'origine d'une marchandise admissible à l'ALÉCH en anglais, en français ou en espagnol. Le *Règlement sur le marquage des marchandises importées* (le Règlement) précise que le marquage des marchandises importées peut se faire en anglais ou en français.

Il est donc nécessaire de modifier le Règlement afin de permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'administrer les procédures de marquage des marchandises importées qui ont été négociées dans l'ALÉCH.

**Contexte**

À la suite de longues consultations nationales, des négociations d'accord de libre-échange officielles entre le Canada et le Honduras ont été lancées le 21 novembre 2001. L'ALÉCH a été signé le 5 novembre 2013 et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2014.

En tant que partie de l'ALÉCH, le Canada a convenu de permettre le marquage du pays d'origine des marchandises importées du Honduras en anglais, en français ou en espagnol.

L'article 35.01 de la *Loi sur les douanes* énonce ce qui suit : « L'importation des marchandises qui doivent être marquées aux termes des règlements d'application de l'article 19 du *Tarif des douanes* est subordonnée à leur marquage conformément à ces règlements. »

Le Règlement est pris en application du paragraphe 19(2) du *Tarif des douanes* et prescrit la façon dont les marchandises importées doivent être marquées pour pouvoir être importées au Canada. À ce titre, les marchandises, y compris celles importées en vertu de l'ALÉCH, doivent respecter les exigences en matière de marquage établies dans le Règlement.

**Objectifs**

Modifier le Règlement afin de permettre le marquage des marchandises importées du Honduras en anglais, en français ou en espagnol.

**Description**

Antérieur à ces modifications réglementaires, le paragraphe 4(2) du Règlement stipulait que les marchandises d'un pays autre qu'un pays ALÉNA (Accord de libre-échange nord-américain) devaient être marquées en anglais ou en français.

Le paragraphe 4(2) du Règlement est modifié et un nouveau paragraphe 4(3) est ajouté au Règlement. Le Règlement exige toujours le marquage en anglais et en français des marchandises d'un pays autre qu'un pays ALÉNA, mais il précise maintenant que les marchandises admissibles provenant du Honduras peuvent être marquées en anglais, en français ou en espagnol.

De plus, une modification corrélative est apportée à l'article 6 du Règlement afin d'étendre son champ d'application de manière à tenir compte des nouvelles dispositions de l'article 4. En outre, trois autres modifications d'ordre administratif à caractère non consécutif ont été apportées à l'article 6.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

### **Consultation**

Prior to launching the negotiations for the CHFTA, Canadian manufacturers, importers and exporters were consulted extensively; furthermore, these stakeholders were kept informed of developments throughout the negotiation process for the CHFTA.

### **Rationale**

Canada’s free trade agreements are put into practice and enforced by a network of regulations (including the Regulations) that, taken together, implement the customs procedures negotiated as part of the CHFTA into Canadian law.

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

The CBSA will continue to monitor compliance with the Regulations in the course of its regular administration of customs and tariff-related legislation and regulations.

### **Contact**

Caley Sayers  
Trade and Anti-Dumping Programs Directorate  
Canada Border Services Agency  
150 Isabella Street, 11th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente proposition, car les coûts administratifs des entreprises restent les mêmes.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, car aucun coût n’est imposé aux petites entreprises.

### **Consultation**

Avant le lancement des négociations de l’ALÉCH, les fabricants canadiens, les importateurs et les exportateurs ont été longuement consultés; de plus, ces personnes intéressées ont été tenues au courant des changements du début à la fin du processus de négociation de l’ALÉCH.

### **Justification**

Les accords de libre-échange du Canada sont mis en œuvre et appliqués au moyen d’un réseau de règlements (y compris le Règlement) qui, pris ensemble, assurent la mise en œuvre des procédures douanières négociées dans le cadre de l’ALÉCH dans la législation canadienne.

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

L’ASFC continuera à vérifier la conformité au Règlement en tant que partie de ces activités normales touchant l’administration des lois et des règlements de nature douanière et tarifaire.

### **Personne-ressource**

Caley Sayers  
Direction des programmes commerciaux et antidumping  
Agence des services frontaliers du Canada  
150 rue Isabella, 11<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5

Registration  
SOR/2014-206 September 17, 2014

BROADCASTING ACT

### Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act

Whereas, pursuant to subsection 10(3) of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 8, 2014, and a reasonable opportunity was given to licensees and other interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 10(1) of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act*.

Gatineau, Quebec, September 16, 2014

JOHN TRAVERSY  
Secretary General  
Canadian Radio-television and  
Telecommunications Commission

### REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE BROADCASTING ACT

#### TELEVISION BROADCASTING REGULATIONS, 1987

1. The *Television Broadcasting Regulations, 1987*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 9:

#### NON-DISCLOSURE

9.1 (1) A licensee whose programming services are being distributed by a licensed distribution undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking for its programming services, including new programming services, shall sign and provide to the licensee of the distribution undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the distribution undertaking.

(2) A licensee whose programs are being broadcast by a licensed video-on-demand undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking for its programs shall sign and provide to the licensee of the video-on-demand undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the video-on-demand undertaking.

Enregistrement  
DORS/2014-206 Le 17 septembre 2014

LOI SUR LA RADIODIFFUSION

### Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3) de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 mars 2014 et que les titulaires de licences et autres intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

À ces causes, en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion*, ci-après.

Gatineau (Québec), le 16 septembre 2014

Le secrétaire général du  
Conseil de la radiodiffusion et  
des télécommunications canadiennes  
JOHN TRAVERSY

### RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA RADIODIFFUSION

#### RÈGLEMENT DE 1987 SUR LA TÉLÉDIFFUSION

1. Le *Règlement de 1987 sur la télédiffusion*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

#### NON-DIVULGATION

9.1 (1) Le titulaire dont les services de programmation sont distribués par une entreprise de distribution autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de ses services de programmation, y compris de nouveaux services de programmation, avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgence;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgence au profit du titulaire de l'entreprise de distribution.

(2) Le titulaire dont les émissions sont diffusées par une entreprise de vidéo sur demande autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de ses émissions avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgence;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgence au profit du titulaire de l'entreprise de vidéo sur demande.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 11  
<sup>1</sup> SOR/87-49

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 11  
<sup>1</sup> DORS/87-49

(3) For the purposes of subsections (1) and (2), the non-disclosure provisions are those provisions set out in the Appendix to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-578, dated October 31, 2013 and entitled *Standard clauses for non-disclosure agreements*.

### **PAY TELEVISION REGULATIONS, 1990**

**2. The *Pay Television Regulations, 1990*<sup>2</sup> are amended by adding the following after section 3:**

#### **NON-DISCLOSURE**

**3.1** (1) A licensee whose programming services are being distributed by a licensed distribution undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking for its programming services, including new programming services, shall sign and provide to the licensee of the distribution undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the distribution undertaking.

(2) A licensee whose programs are being broadcast by a licensed video-on-demand undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking for its programs shall sign and provide to the licensee of the video-on-demand undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the video-on-demand undertaking.

(3) For the purposes of subsections (1) and (2), the non-disclosure provisions are those provisions set out in the Appendix to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-578, dated October 31, 2013 and entitled *Standard clauses for non-disclosure agreements*.

### **SPECIALTY SERVICES REGULATIONS, 1990**

**3. The *Specialty Services Regulations, 1990*<sup>3</sup> are amended by adding the following after section 6:**

#### **NON-DISCLOSURE**

**6.1** (1) A licensee whose programming services are being distributed by a licensed distribution undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking for its programming services, including new programming services, shall sign and provide to the licensee of the distribution undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the distribution undertaking.

(2) A licensee whose programs are being broadcast by a licensed video-on-demand undertaking or that is negotiating terms of

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), les clauses de non-divulgation sont celles énoncées à l'annexe de la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-578 du 31 octobre 2013 intitulée *Clauses types à l'égard des accords de non-divulgation*.

### **RÈGLEMENT DE 1990 SUR LA TÉLÉVISION PAYANTE**

**2. Le *Règlement de 1990 sur la télévision payante*<sup>2</sup> est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :**

#### **NON-DIVULGATION**

**3.1** (1) Le titulaire dont les services de programmation sont distribués par une entreprise de distribution autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de ses services de programmation, y compris de nouveaux services de programmation, avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgation;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgation au profit du titulaire de l'entreprise de distribution.

(2) Le titulaire dont les émissions sont diffusées par une entreprise de vidéo sur demande autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de ses émissions avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgation;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgation au profit du titulaire de l'entreprise de vidéo sur demande.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), les clauses de non-divulgation sont celles énoncées à l'annexe de la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-578 du 31 octobre 2013 intitulée *Clauses types à l'égard des accords de non-divulgation*.

### **RÈGLEMENT DE 1990 SUR LES SERVICES SPÉCIALISÉS**

**3. Le *Règlement de 1990 sur les services spécialisés*<sup>3</sup> est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :**

#### **NON-DIVULGATION**

**6.1** (1) Le titulaire dont les services de programmation sont distribués par une entreprise de distribution autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de ses services de programmation, y compris de nouveaux services de programmation, avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgation;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgation au profit du titulaire de l'entreprise de distribution.

(2) Le titulaire dont les émissions sont diffusées par une entreprise de vidéo sur demande autorisée, ou qui négocie les modalités

<sup>2</sup> SOR/90-105

<sup>3</sup> SOR/90-106

<sup>2</sup> DORS/90-105

<sup>3</sup> DORS/90-106

carriage with such an undertaking for its programs shall sign and provide to the licensee of the video-on-demand undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the licensee of the video-on-demand undertaking.

(3) For the purposes of subsections (1) and (2), the non-disclosure provisions are those provisions set out in the Appendix to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-578, dated October 31, 2013 and entitled *Standard clauses for non-disclosure agreements*.

## BROADCASTING DISTRIBUTION REGULATIONS

### 4. The *Broadcasting Distribution Regulations*<sup>4</sup> are amended by adding the following after section 9:

#### NON-DISCLOSURE

**9.1** (1) A licensee that is distributing programming services of a licensed programming undertaking or that is negotiating terms of carriage with such an undertaking, or with an undertaking otherwise authorized to operate by reason of a Commission decision approving the issuance of a licence under paragraph 9(1)(b) of the Act, for its programming services, including new programming services, shall sign and provide to the other licensee or to the operator of the undertaking otherwise authorized an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the other licensee or the operator of the undertaking.

(2) A licensee that is distributing an exempt Category B service or an exempt third-language service of an exempt programming undertaking or that is negotiating terms of carriage with an exempt programming undertaking for an exempt Category B service or an exempt third-language service, including any new programming service that is an exempt Category B service or an exempt third-language service, shall sign and provide to the operator of the exempt programming undertaking an agreement that

- (a) reproduces the non-disclosure provisions; and
- (b) contains its consent to comply with the non-disclosure provisions for the benefit of the operator of the exempt programming undertaking.

(3) For the purposes of subsections (1) and (2), the non-disclosure provisions are those provisions set out in the Appendix to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-578, dated October 31, 2013 and entitled *Standard clauses for non-disclosure agreements*.

### 5. Section 15.1 of the Regulations is replaced by the following:

**15.1** A licensee shall give access to its records to any Canadian programming undertaking that receives a wholesale rate for its programming services to enable the programming undertaking to verify subscriber information for its programming services in accordance with the terms prescribed in Appendix 2 to Broadcasting

de fourniture de ses émissions avec une telle entreprise, fournit à son titulaire un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgence;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgence au profit du titulaire de l'entreprise de vidéo sur demande.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), les clauses de non-divulgence sont celles énoncées à l'annexe de la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-578 du 31 octobre 2013 intitulée *Clauses types à l'égard des accords de non-divulgence*.

## RÈGLEMENT SUR LA DISTRIBUTION DE RADIODIFFUSION

### 4. Le *Règlement sur la distribution de radiodiffusion*<sup>4</sup> est modifié par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

#### NON-DIVULGATION

**9.1** (1) Le titulaire qui distribue les services de programmation d'une entreprise de programmation autorisée, ou qui négocie les modalités de fourniture de tels services de programmation, y compris de nouveaux services de programmation avec une telle entreprise, ou avec une entreprise qui n'est pas encore autorisée, mais qui fait l'objet d'une décision du Conseil approuvant l'attribution d'une licence en vertu de l'alinéa 9(1)b) de la Loi, fournit à l'autre titulaire ou à l'exploitant de l'entreprise de programmation faisant l'objet de la décision du Conseil, un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgence;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgence au profit de l'autre titulaire ou de l'exploitant de l'entreprise de programmation.

(2) Le titulaire qui distribue un service de catégorie B exempté ou un service en langue tierce exempté d'une entreprise de programmation exemptée, ou qui négocie les modalités de fourniture de tels services, y compris de nouveaux services de programmation de catégorie B exempté ou un service en langue tierce exempté, avec une telle entreprise, fournit à l'exploitant de cette entreprise un accord qu'il a signé et qui, à la fois :

- a) reproduit les clauses de non-divulgence;
- b) prévoit son consentement quant au respect des clauses de non-divulgence au profit de l'exploitant de l'entreprise de programmation exemptée.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), les clauses de non-divulgence sont celles énoncées à l'annexe de la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-578 du 31 octobre 2013 intitulée *Clauses types à l'égard des accords de non-divulgence*.

### 5. L'article 15.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**15.1** Le titulaire permet l'accès à ses dossiers à toute entreprise de programmation canadienne qui reçoit un tarif de gros pour ses services de programmation afin qu'elle puisse vérifier l'exactitude des renseignements des abonnés à ses services de programmation conformément aux modalités prévues à l'annexe 2 de la Politique

<sup>4</sup> SOR/97-555

<sup>4</sup> DORS/97-555

Regulatory Policy CRTC 2014-473, dated September 12, 2014 and entitled *Provisions governing the timeframes and modalities for the conduct of audits of subscriber information held by broadcasting distribution undertakings*.

réglementaire de radiodiffusion CRTC 2014-473 du 12 septembre 2014 intitulée *Clauses gouvernant les échéanciers et les modalités régissant la tenue des vérifications des renseignements sur les abonnés détenus par les entreprises de distribution de radiodiffusion*.

#### **COMING INTO FORCE**

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

#### **ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

#### **EXPLANATORY NOTE**

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

These Regulations amend the *Television Broadcasting Regulations, 1987*, the *Pay Televisions Regulations, 1990*, the *Specialty Services Regulations, 1990*, and the *Broadcasting Distribution Regulations* in order to implement determinations set out in Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-578, in Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2013-585 and in Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2014-473. The amendments introduced by these Regulations establish requirements relating to non-disclosure of competitively sensitive information obtained or developed as a result of carriage negotiations or of the distribution of programming services. A further amendment introduces modifications to the current subscriber information audit-related requirements set out in section 15.1 of the *Broadcasting Distribution Regulations*.

#### **NOTE EXPLICATIVE**

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

Ce règlement modifie le *Règlement de 1987 sur la télédiffusion*, le *Règlement de 1990 sur la télévision payante*, le *Règlement de 1990 sur les services spécialisés* et le *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* afin de mettre en œuvre des décisions prises dans la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-578, la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2013-585 et la Politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2014-473. Les modifications introduites par ce règlement établissent des obligations ayant trait à la non-divulgaration de renseignements délicats sur le plan de la concurrence divulgués ou produits dans le cadre de négociation portant sur la fourniture de programmation ou à la suite de la distribution de services de programmation. Une modification additionnelle introduit des changements aux obligations ayant trait à la vérification comptable de renseignements sur les abonnés figurant à l'article 15.1 du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion*.

Registration  
SOR/2014-207 September 19, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-207 Le 19 septembre 2014

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers**

P.C. 2014-935 September 18, 2014

C.P. 2014-935 Le 18 septembre 2014

Whereas, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 8, 2012, a copy of the proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada*, le 8 décembre 2012, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 160 and 162 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des articles 160 et 162 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE PASSENGER AUTOMOBILE AND LIGHT TRUCK GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

1. (1) The definitions “car line” and “transmission class” in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

1. (1) Les définitions de « catégorie de transmissions » et « ligne de voitures », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) The definition “curb weight” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(2) La définition de « masse en état de marche », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

“curb weight”  
« masse en état de marche »

“curb weight” means, at the manufacturer’s choice, the actual or manufacturer’s estimated weight of a vehicle in operational status with all standard equipment and weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment.

« masse en état de marche » Au choix du constructeur, le poids réel d’un véhicule en état de marche, ou celui qu’il estime, compte tenu de tout équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l’équipement facultatif.

« masse en état de marche »  
“curb weight”

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31  
<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33  
<sup>1</sup> SOR/2010-201

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31  
<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33  
<sup>1</sup> DORS/2010-201

**(3) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“cargo box length at the floor”  
« longueur de caisse au plancher »

“cargo box length at the top of the body”  
« longueur de caisse au sommet de la carrosserie »

“cargo box width”  
« largeur de la caisse de chargement »

“fire fighting vehicle”  
« véhicule d’incendie »

“full-size pick-up truck”  
« grosse camionnette »

“GCWR”  
« PNBC »

“mild hybrid electric technology”  
« technologie électrique hybride légère »

“natural gas vehicle”  
« véhicule au gaz naturel »

“payload capability”  
« charge utile »

“strong hybrid electric technology”  
« technologie électrique hybride complète »

“cargo box length at the floor” means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the surface of the cargo box floor along the vehicle’s centreline.

“cargo box length at the top of the body” means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the height of the top of the cargo box along the vehicle’s centreline.

“cargo box width” means the width of the cargo box as measured at the cargo box’s narrowest point between the wheelhouses.

“fire fighting vehicle” means a passenger automobile or light truck that is designed to be used under emergency conditions to transport personnel and equipment and to support the suppression of fires and the mitigation of other emergency situations.

“full-size pick-up truck” means a light truck that has a passenger compartment and a cargo box without a permanently fixed roof and that meets the following specifications:

(a) a cargo box width of 121.9 cm (48 inches) or more;

(b) a cargo box length of 152.4 cm (60 inches) or more, which length corresponds to the lesser of the cargo box length at the top of the body and the cargo box length at the floor; and

(c) a towing capability of 2 267 kg (5,000 pounds) or more or a payload capability of 771 kg (1,700 pounds) or more.

“GCWR” means the gross combination weight rating specified by a manufacturer as the maximum combined weight of a towing vehicle, its passengers and its cargo, plus the weight of the trailer and its cargo.

“mild hybrid electric technology” means a technology that includes automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 15% but less than 65% of the total braking energy, as determined in accordance with the test procedure set out in section 116(c) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR.

“natural gas vehicle” means a vehicle designed to operate exclusively on natural gas.

“payload capability” means the difference between the GVWR and curb weight of a vehicle.

“strong hybrid electric technology” means a technology that includes automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 65% of the total braking energy, as determined in accordance with the test

**(3) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« capacité de remorquage » La différence entre le PNBC et le PNBV d’un véhicule.

« charge utile » La différence entre le PNBV et la masse en état de marche d’un véhicule.

« grosse camionnette » Camion léger qui est doté d’une cabine pour passagers et d’une caisse de chargement sans toit fixe permanent et qui répond aux spécifications suivantes :

a) une largeur de la caisse de chargement de 121,9 cm (48 pouces) ou plus;

b) une longueur de la caisse de chargement de 152,4 cm (60 pouces) ou plus, laquelle correspond à la plus petite des longueurs suivantes, soit la longueur de caisse au plancher, soit la longueur de caisse au sommet de la carrosserie;

c) une capacité de remorquage de 2 267 kg (5 000 livres) ou plus ou une charge utile de 771 kg (1 700 livres) ou plus.

« largeur de la caisse de chargement » La largeur de la caisse de chargement, mesurée à son point le plus étroit entre les passages de roues.

« longueur de caisse au plancher » La distance longitudinale entre l’avant intérieur de la caisse de chargement et l’intérieur du hayon fermé, mesurée sur la surface du plancher de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule.

« longueur de caisse au sommet de la carrosserie » La distance longitudinale entre l’avant intérieur de la caisse de chargement et l’intérieur du hayon fermé, mesurée au niveau du sommet de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule.

« PNBC » Le poids nominal brut combiné spécifié par le fabricant comme étant le poids maximal combiné pour un véhicule tracteur, ses passagers et son chargement, plus le poids de la remorque et de son chargement.

« technologie électrique hybride complète » Technologie qui comporte notamment une capacité d’arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer 65 % ou plus de l’énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d’essai prévue à l’article 116(c) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

« technologie électrique hybride légère » Technologie qui comporte notamment une capacité d’arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer au moins 15 %, mais moins de 65 % de l’énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d’essai prévue à l’article 116(c) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

« capacité de remorquage »  
“towing capability”

« charge utile »  
“payload capability”

« grosse camionnette »  
“full-size pick-up truck”

« largeur de la caisse de chargement »  
“cargo box width”

« longueur de caisse au plancher »  
“cargo box length at the floor”

« longueur de caisse au sommet de la carrosserie »  
“cargo box length at the top of the body”

« PNBC »  
“GCWR”

« technologie électrique hybride complète »  
“strong hybrid electric technology”

« technologie électrique hybride légère »  
“mild hybrid electric technology”



<p>“towing capability” « capacité de remorquage »</p>	<p>procedure set out in section 116(c) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR. “towing capability” means the difference between the GCWR and GVWR of a vehicle.</p>	<p>« véhicule au gaz naturel » Véhicule qui est conçu pour fonctionner exclusivement au gaz naturel.</p>	<p>« véhicule au gaz naturel » “natural gas vehicle”</p>
<p>Exception</p>	<p><b>(4) Subsection 1(2) of the Regulations is repealed.</b> <b>2. Subsection 6(2) of the Regulations is replaced by the following:</b> (2) Subsection (1) does not apply to any company that, since September 23, 2010 or an earlier date, has been authorized to apply the national emissions mark to a vehicle under the <i>On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations</i>.</p>	<p><b>« véhicule d’incendie »</b> Automobile à passagers ou camion léger conçus pour être utilisés en situation d’urgence, pour transporter le personnel et l’équipement et pour contribuer aux activités de lutte contre les incendies et à l’atténuation des effets d’autres situations d’urgence.</p> <p><b>(4) Le paragraphe 1(2) du même règlement est abrogé.</b> <b>2. Le paragraphe 6(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p>	<p>« véhicule d’incendie » “fire fighting vehicle”</p> <p>Exception</p>
<p>Fleets of the 2011 model year</p>	<p><b>3. Subsections 8(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:</b> (3) A company’s fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year does not include vehicles that were manufactured before September 23, 2010, unless the company elects to include all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year in the fleet in question and reports that election in its end of model year report.</p>	<p>(2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas à l’entreprise qui, depuis le 23 septembre 2010 ou une date antérieure, est autorisée à apposer une marque nationale sur des véhicules en vertu du <i>Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs</i>.</p> <p><b>3. Les paragraphes 8(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</b></p>	<p>Parcs de l’année de modèle 2011</p>
<p>Emergency vehicles</p>	<p>(4) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 10, 13 to 31 and 33 to 40, elect to exclude emergency vehicles from its fleets and its temporary optional fleets of passenger automobiles and light trucks of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force and any subsequent model year, if it reports that election in its end of model year report for that model year.</p>	<p>(3) Les parcs d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2011 d’une entreprise ne comprennent que les véhicules construits à compter du 23 septembre 2010, sauf si elle choisit d’y inclure l’ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l’année de modèle 2011 et fait mention de ce choix dans son rapport de fin d’année de modèle.</p> <p>(4) Malgré le paragraphe (1), l’entreprise peut, pour l’application des articles 10, 13 à 31 et 33 à 40, choisir d’exclure de ses parcs et de ses parcs optionnels provisoires d’automobiles à passagers et de camions légers de l’année de modèle en cours à la date d’entrée en vigueur du présent paragraphe ou d’une année de modèle ultérieure les véhicules d’urgence si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d’année de modèle pour cette année de modèle.</p>	<p>Véhicules d’urgence</p>
<p>Exception — ambulance or fire fighting vehicle</p>	<p><b>4. Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):</b> (4) Despite subsection (2), an ambulance or a fire fighting vehicle may be equipped with a defeat device if the device is one that is automatically activated during emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances: (a) the emission control system is in an abnormal state; or (b) the device acts to maintain the emission control system in a normal state.</p>	<p><b>4. L’article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :</b> (4) Malgré le paragraphe (2), les véhicules d’incendie ou les ambulances peuvent être dotés d’un dispositif de mise en échec si celui-ci est activé automatiquement afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance lors d’une intervention d’urgence : a) dans le cas où le système antipollution est dans un état anormal; b) dans le cas où le dispositif fonctionne pour conserver l’état normal du système antipollution.</p>	<p>Exception — véhicules d’incendie et ambulances</p>
<p>Nitrous oxide and methane emission standards</p>	<p><b>5. Subsection 10(1) of the Regulations is replaced by the following:</b> <b>10.</b> (1) Subject to subsection (2) and section 12, passenger automobiles and light trucks of the 2012 model year or a subsequent model year must conform to the following exhaust emission standards for</p>	<p><b>5. Le paragraphe 10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b> <b>10.</b> (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l’article 12, les automobiles à passagers et les camions légers de l’année de modèle 2012 ou d’une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux</p>	<p>Normes d’émissions — oxyde nitreux et méthane</p>

nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and methane (CH<sub>4</sub>) for the applicable model year:

- (a) the standards for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and methane (CH<sub>4</sub>) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;
- (b) the standards for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the alternative standards for methane (CH<sub>4</sub>) determined in accordance with section 1818(f)(3) of that subpart;
- (c) the alternative standards for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the standards for methane (CH<sub>4</sub>) set out in section 1818(f)(1) of that subpart; or
- (d) the alternative standards for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and methane (CH<sub>4</sub>) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**6. Section 11 of the Regulations is replaced by the following:**

**11.** The standards referred to in section 10 are the certification and in-use standards for the applicable useful life, taking into account the test procedures, fuels and calculation methods set out for those standards in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 of the CFR and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR.

**7. (1) Subsection 14(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**14. (1)** A company that manufactured or imported at least one passenger automobile or light truck but in total not more than 749 passenger automobiles and light trucks of either the 2008 or 2009 model years for sale in Canada is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2012 model year or a subsequent model year if

- (a) the average number of passenger automobiles and light trucks that were manufactured or imported by the company for sale in Canada is less than 750 for the three consecutive model years preceding the model year that is one year before the model year in question; and
- (b) the company submits a declaration as set out in section 35.

(1.1) A company that did not manufacture or import any passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years for sale in Canada during the 2010 to 2016 calendar years is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2017 model year or a subsequent model year if the

normes d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et de méthane (CH<sub>4</sub>) ci-après pour l'année de modèle en cause :

- a) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et le méthane (CH<sub>4</sub>) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;
- b) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes de rechange visant le méthane (CH<sub>4</sub>) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de cette sous-partie;
- c) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes visant le méthane (CH<sub>4</sub>) prévues à l'article 1818(f)(1) de cette sous-partie;
- d) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et le méthane (CH<sub>4</sub>) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

**6. L'article 11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**11.** Les normes visées à l'article 10 sont les normes d'homologation et d'utilisation pour la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR.

**7. (1) Le paragraphe 14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**14. (1)** L'entreprise qui a construit ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger, mais, au total, au plus 749 automobiles à passagers et camions légers pour l'une ou l'autre des années de modèle 2008 ou 2009 en vue de les vendre au Canada n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'entreprise a construit ou importé, en vue de les vendre au Canada, un nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle qui précède l'année de modèle en cause qui est inférieur à 750;
- b) l'entreprise fournit la déclaration prévue à l'article 35.

(1.1) L'entreprise qui n'a construit ou importé aucune automobile à passagers ni aucun camion léger des années de modèle 2011 à 2016 en vue de les vendre au Canada au cours des années civiles 2010 à 2016 n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de

Interpretation of standards

Interprétation des normes

Non-application of the standards respecting CO<sub>2</sub> equivalent emissions

Non-application des normes relatives aux émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>

New companies — 2017 model year and subsequent model years

Nouvelles entreprises — année de modèle 2017 et années de modèle ultérieures

company submits a declaration as set out in section 35 and

- (a) in the case of the first model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;
- (b) in the case of the second model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;
- (c) in the case of the third model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks; and
- (d) in the case of any subsequent model year, the average number of passenger automobiles and light trucks that are or were manufactured or imported by the company for sale in Canada for that model year and for the two preceding model years is less than 750.

**(2) The portion of subsection 14(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Conditions

(2) If, for the three consecutive model years preceding the model year in question, the average number of passenger automobiles and light trucks that were manufactured or imported by a company for sale in Canada is equal to or greater than 750 — other than by reason of the company purchasing another company — the company becomes subject to sections 13, 17 to 20 and 33 for its passenger automobiles and light trucks of the following model year:

**8. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

Rounding — general

**15.** (1) If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7), section 18, subsections 18.1(1), (2), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsection 18.4(1), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Rounding — nearest tenth of a unit

(2) If any of the calculations in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7), section 18, subsections 18.1(1), (2), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 or subsection 18.4(1) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest tenth of a unit.

l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure si elle fournit la déclaration prévue à l'article 35 et si :

- a) dans le cas de la première année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;
- b) dans le cas de la deuxième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;
- c) dans le cas de la troisième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;
- d) dans le cas de toute autre année de modèle ultérieure, le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers qu'elle construit ou importe pour cette année de modèle et qu'elle a construits ou importés pour les deux années de modèles antérieures, en vue de les vendre au Canada, est moins de 750.

**(2) Le passage du paragraphe 14(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

Conditions

(2) Si le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause construits ou importés par l'entreprise en vue de les vendre au Canada est égal ou supérieur à 750 — pour une raison autre que l'acquisition par l'entreprise d'une autre entreprise —, l'entreprise devient assujettie aux articles 13, 17 à 20 et 33, à l'égard de ses automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle ci-après :

**8. L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Arrondissement — général

**15.** (1) Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b), aux paragraphes 17(6) et (7), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (2), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et au paragraphe 18.4(1), les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Arrondissement — dixième d'unité le plus proche

(2) Dans les calculs prévus aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b), aux paragraphes 17(6) et (7), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (2), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et au paragraphe 18.4(1), les résultats sont arrondis au dixième d'unité le plus proche.

**9. (1) Subsections 17(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

Calculation of fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission standard for 2012 and subsequent model years

(3) Subject to sections 24 and 28.1, a company must calculate the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission standard for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2012 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is the CO<sub>2</sub> emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks, determined in accordance with subsection (4), (5), (6) or (7), as the case may be, and expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;
- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

**(2) The portion of subsection 17(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Targets — passenger automobiles of the 2012 to 2016 model years

(4) For fleets of the 2012 to 2016 models years, the CO<sub>2</sub> emission target value applicable to a group of passenger automobiles of a given model year corresponds to the following:

**(3) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(a) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**(4) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(b) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**(5) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(c) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**9. (1) Les paragraphes 17(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(3) Sous réserve des articles 24 et 28.1, l'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> déterminée conformément aux paragraphes (4), (5), (6) ou (7), selon le cas, pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

**(2) Le passage du paragraphe 17(4) du même règlement précédant l'alinéa (a) est remplacé par ce qui suit :**

(4) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

**(3) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)(a) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

**(4) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)(b) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

**(5) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)(c) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour l'année de modèle 2012 et les années de modèle ultérieures

Valeurs cibles — automobiles à passagers des années de modèle 2012 à 2016

**(6) The portion of subsection 17(5) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Targets — light trucks of the 2012 to 2016 model years

(5) For fleets of the 2012 to 2016 model years, the CO<sub>2</sub> emission target value applicable to a group of light trucks of a given model year corresponds to the following:

**(7) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(a) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**(8) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(b) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**(9) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(c) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

**(10) Section 17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):**

Targets — passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years

(6) The CO<sub>2</sub> emission target value applicable to a given group of passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Targets — light trucks of the 2017 model year and subsequent model years

(7) The CO<sub>2</sub> emission target value applicable to a given group of light trucks of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(3)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**10. Section 18 of the Regulations is replaced by the following:**

Fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission value

**18.** A company must calculate the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission value for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2011 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$D - E - F - G - H$$

**(6) Le passage du paragraphe 17(5) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(5) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> applicable à un groupe de camions légers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

**(7) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)a) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

**(8) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)b) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

**(9) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)c) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

**(10) L'article 17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :**

(6) La valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> applicable à un groupe donné d'automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(2)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

(7) La valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> applicable à un groupe donné de camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(3)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

**10. L'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**18.** L'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$D - E - F - G - H$$

Valeurs cibles — camions légers des années de modèle 2012 à 2016

Valeurs cibles — automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

Valeurs cibles — camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>

where

- D is the fleet average carbon-related exhaust emission value for each fleet, calculated in accordance with subsections 18.1(1) and (2), taking into account subsections 18.1(6) and (7);
- E is the allowance for the reduction of air conditioning refrigerant leakage, calculated in accordance with subsection 18.2(1);
- F is the allowance for the improvement of air conditioning system efficiency, calculated in accordance with subsection 18.2(2);
- G is the allowance for the use of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction, which corresponds to the sum of the allowances calculated in accordance with subsections 18.3(1) or (3), and (5); and
- H is the CO<sub>2</sub> allowance for full-size pick-up trucks, calculated in accordance with subsection 18.4(1).

Fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year

**18.1** (1) The fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year, expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile, is calculated by dividing 8,887 by the company's fleet average fuel economy for that model year calculated in accordance with the following formula:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is the fuel economy level for each model type, expressed in miles per gallon, determined in accordance with the following provisions, taking into account subsection 19(2):
  - (a) in the case of advanced technology vehicles, the provisions of section 208 of Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, for the model year in question, or
  - (b) in all other cases, the provisions of section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

Fleet average carbon-related exhaust emission value for 2012 and subsequent model years

(2) Subject to subsections (8) to (10), a company must calculate the fleet average carbon-related exhaust emission value for each of its fleets of the 2012 model year and subsequent model years using the following formula:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is the following carbon-related exhaust emission value for each model type and includes, if an election is made under subsection 10(2), the exhaust emission for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and methane (CH<sub>4</sub>):
  - (a) in the case of electric vehicles and fuel cell vehicles, 0 grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile,

où :

- D représente la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque parc, calculée conformément aux paragraphes 18.1(1) et (2), compte tenu des paragraphes 18.1(6) et (7);
- E l'allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe 18.2(1);
- F l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe 18.2(2);
- G l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub>, qui est égale à la somme des allocations calculées conformément aux paragraphes 18.3(1) ou (3), et (5);
- H l'allocation de CO<sub>2</sub> pour les grosses camionnettes, calculée conformément au paragraphe 18.4(1).

**18.1** (1) La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille, pour le parc de l'entreprise de l'année de modèle 2011 est calculée par division de 8 887 par l'économie de carburant du parc pour cette année de modèle, calculée selon la formule suivante :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2011

où :

- A représente l'économie de carburant déterminée conformément aux dispositions ci-après, compte tenu du paragraphe 19(2), pour chaque type de modèle, exprimée en milles par gallon :
  - a) dans le cas des véhicules à technologie de pointe, l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause;
  - b) dans tout autre cas, l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause;
- B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) Sous réserve des paragraphes (8) à (10), l'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2012 et années de modèle ultérieures

où :

- A représente la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone ci-après pour chaque type de modèle, comprenant, si le choix prévu au paragraphe 10(2) a été exercé, les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et de méthane (CH<sub>4</sub>) :
  - a) dans le cas des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible, 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille;

- (b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, the value determined in accordance with section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR for the model year in question, taking into account subsection 19(2) and the following clarifications, and expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile:
- (i) the value in respect of exhaust emissions is determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, and
  - (ii) the equivalent value in respect of the electricity grid for the electricity that is used to recharge the energy storage system is equal to 0 grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile, or
- (c) in all other cases, the value determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

- b) dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables, la valeur déterminée conformément à l'article 113(n)(2) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause et compte tenu du paragraphe 19(2), eu égard aux précisions ci-après, et exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille :
- (i) la valeur qui est attribuable aux émissions de gaz d'échappement est déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR,
  - (ii) la valeur équivalente qui est attribuable au réseau électrique pour l'électricité qui sert à recharger le système de stockage d'énergie est égale à 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille;
- c) dans tout autre cas, la valeur déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille;
- B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Advanced technology

(3) When calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsections (1) and (2) for fleets of the 2011 to 2016 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsections (1) and (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet by 1.2, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election in its end of model year report.

Technologie de pointe

(3) Dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément aux paragraphes (1) et (2) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2016, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ces paragraphes, choisir de multiplier par 1,2 le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle dans son rapport de fin d'année de modèle.

Multiplier for certain vehicles

(4) Subject to subsection (5), when calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsection (2) for fleets of the 2017 to 2025 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in its fleet by the number set out in the following table in respect of that type of vehicle for the model year in question, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election and the number of vehicles in question in its end of model year report.

Multiplicateur pour certains véhicules

(4) Sous réserve du paragraphe (5), dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément au paragraphe (2) pour les parcs des années de modèle 2017 à 2025, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ce paragraphe, choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant de son parc, par le nombre indiqué pour ces types de véhicules qui figure dans le tableau ci-après pour l'année de modèle en cause, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause dans son rapport de fin d'année de modèle.

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Model Year	Electric Vehicle and Fuel Cell Vehicle Multiplier	Plug-in Hybrid Electric Vehicle Multiplier	Natural Gas Vehicle and Natural Gas Dual Fuel Vehicle Multiplier
1.	2017	2.5	2.1	1.6
2.	2018	2.5	2.1	1.6

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Année de modèle	Multiplicateur des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible	Multiplicateur des véhicules électriques hybrides rechargeables	Multiplicateur des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant
1.	2017	2,5	2,1	1,6
2.	2018	2,5	2,1	1,6

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Item	Model Year	Electric Vehicle and Fuel Cell Vehicle Multiplier	Plug-in Hybrid Electric Vehicle Multiplier	Natural Gas Vehicle and Natural Gas Dual Fuel Vehicle Multiplier	Article	Année de modèle	Multiplicateur des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible	Multiplicateur des véhicules électriques hybrides rechargeables	Multiplicateur des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant
3.	2019	2.5	2.1	1.6	3.	2019	2,5	2,1	1,6
4.	2020	2.25	1.95	1.45	4.	2020	2,25	1,95	1,45
5.	2021	2.0	1.8	1.3	5.	2021	2,0	1,8	1,3
6.	2022	1.5	1.3	1.0	6.	2022	1,5	1,3	1,0
7.	2023	1.5	1.3	1.0	7.	2023	1,5	1,3	1,0
8.	2024	1.5	1.3	1.0	8.	2024	1,5	1,3	1,0
9.	2025	1.5	1.3	1.0	9.	2025	1,5	1,3	1,0

Requirement — plug-in hybrid electric vehicles

(5) A company may make an election under subsection (4) in respect of a plug-in hybrid electric vehicle of the 2017 to 2025 model years only if the vehicle has an all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles) or an equivalent all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles). The all-electric driving range and the equivalent all-electric driving range are determined in accordance with section 1866(b)(2)(ii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

(5) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (4) relativement à un véhicule électrique hybride rechargeable des années de modèle 2017 à 2025 que si celui-ci est doté d'une autonomie tout électrique égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles) ou d'une autonomie tout électrique équivalente égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles). L'autonomie tout électrique et l'autonomie tout électrique équivalente sont déterminées conformément à l'article 1866(b)(2)(ii) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Exigence — véhicules électriques hybrides rechargeables

Maximum decrease for dual fuel vehicles

(6) For the purposes of subsections (1) and (2) for fleets of the 2011 to 2015 model years, and for the purposes of section 29 for fleets of the 2008 to 2010 model years, if the fleet contains alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the fleet average carbon-related exhaust emission value is the greater of

(6) Pour l'application des paragraphes (1) et (2) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2015 ainsi que, pour l'application de l'article 29, pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010, si un parc comporte des véhicules à alcool à double carburant ou des véhicules à gaz naturel à double carburant, la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc est la plus élevée des valeurs suivantes :

Plafond pour les véhicules à double carburant

(a) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (1) and (2), and

a) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes;

(b) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (1) and (2) with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate exclusively on gasoline or diesel fuel, minus the applicable limit set out in section 510(i) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR.

b) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel, moins la limite applicable prévue à l'article 510(i) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

Alternative value

(7) For the purposes of section 510(j)(2)(vi) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, a company may use an alternative value for the weighting factor "F" if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative value is more representative of its fleet.

(7) Pour l'application de l'article 510(j)(2)(vi) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, l'entreprise peut utiliser une valeur de remplacement pour le facteur de pondération F si elle fournit au ministre une preuve établissant que cette valeur est plus représentative de son parc.

Valeur de remplacement

Maximum number — until 2016 model year

(8) For the purposes of paragraphs (a) and (b) of the description of A in subsection (2), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (10) for all of the electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in its fleets of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force, and subsequent model years until the 2016 model year, that are in excess of the

(8) Pour l'application des alinéas a) et b) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe (2), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur déterminée conformément au paragraphe (10) pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable qui fait partie de ses parcs de l'année de modèle en cours à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe et

Plafond — jusqu'à l'année de modèle 2016



following applicable maximum number of advanced technology vehicles:

(a) 30,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported less than 3,750 advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 30,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years; or

(b) 45,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported 3,750 or more advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 45,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years.

Maximum number — 2022 to 2025 model years

(9) For the purposes of paragraphs (a) and (b) of the description of A in subsection (2), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (10) for all of the electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in its fleets of the 2022 to 2025 model years that are in excess of the following applicable maximum number of advanced technology vehicles:

(a) 30,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported less than 45,000 advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada; or

(b) 90,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported 45,000 or more advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada.

Electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles in excess of maximum number

(10) For any electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles that are in excess of the applicable maximum number, a company must determine the carbon-related exhaust emission value for the model year in question, taking into account subsection 19(2) and expressing the result in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile, in accordance with

(a) in the case of electric vehicles, section 113(n)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR — excluding the measure for the limited number of vehicles referred to in the description of CREE — except that the description of AVGUSUP in that section is equal to 0.210; and

des années de modèle ultérieures jusqu'à l'année de modèle 2016 et qui est en sus du nombre maximal applicable de véhicules à technologie de pointe ci-après :

a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 30 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010;

b) 45 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 ou plus en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 45 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010.

(9) Pour l'application des alinéas a) et b) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe (2), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur déterminée conformément au paragraphe (10) pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable qui fait partie de ses parcs des années de modèle 2022 à 2025 et qui est en sus du nombre maximal applicable de véhicules à technologie de pointe ci-après :

a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 en vue de les vendre au Canada;

b) 90 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 ou plus en vue de les vendre au Canada.

Plafond — années de modèle 2022 à 2025

(10) Pour tout véhicule électrique et tout véhicule électrique hybride rechargeable en sus du nombre maximal applicable, la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour une année de modèle donnée est déterminée conformément aux dispositions ci-après du CFR, compte tenu du paragraphe 19(2) et exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille :

a) s'il s'agit d'un véhicule électrique, l'article 113(n)(1) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR — abstraction faite du nombre maximal visé à l'élément « CREE » —, sauf que l'élément « AVGUSUP » pour le calcul qui figure à cet article est égal à 0,210;

Véhicule électrique et véhicule électrique hybride rechargeable en sus du nombre maximal

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR, taking into account the following clarifications:

- (i) the value in respect of exhaust emissions is determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, and
- (ii) the equivalent value in respect of the electricity grid for the electricity that is used to recharge the energy storage system is determined in accordance with section 113(n)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR — excluding the measure for the limited number of vehicles referred to in the description of CREE — except that the description of AVGUSUP in that section is equal to 0.210.

Fuel cell vehicles

(11) For the purposes of subsections (8) and (9), a company must count its fuel cell vehicles first, before counting the other advanced technology vehicles.

Allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage

**18.2** (1) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air conditioning refrigerant leakage:

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

where

- A is the CO<sub>2</sub> equivalent leakage reduction for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with section 1867 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile;
- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Allowance for improvement of air conditioning system efficiency

(2) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air-conditioning-related CO<sub>2</sub> emissions by improving air conditioning system efficiency:

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

where

- A is the air conditioning efficiency allowance for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with the provisions relating to credits in sections 165, 167 and 1868 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;

b) s'il s'agit d'un véhicule électrique hybride rechargeable, l'article 113(n)(2) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, eu égard aux précisions ci-après :

- (i) la valeur qui est attribuable aux émissions de gaz d'échappement est déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR,
- (ii) la valeur équivalente qui est attribuable au réseau électrique pour l'électricité qui sert à recharger le système de stockage d'énergie est déterminée conformément à l'article 113(n)(1) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR — abstraction faite du nombre maximal visé à l'élément « CREE » —, sauf que l'élément « AVGUSUP » est égal à 0,210.

Véhicules à pile à combustible

(11) Pour l'application des paragraphes (8) et (9), l'entreprise doit d'abord comptabiliser tous les véhicules à pile à combustible avant de comptabiliser les autres véhicules à technologie de pointe.

**18.2** (1) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes :

Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente la réduction des fuites d'équivalent CO<sub>2</sub> pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément à l'article 1867 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

(2) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> liées à ces systèmes en vue d'améliorer leur efficacité :

Allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives aux crédits prévues aux articles 165, 167 et 1868 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;

- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Allowance for certain innovative technologies

**18.3** (1) Subject to subsection (3), a company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2014 model year and subsequent model years, of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

where

- A is the allowance for each of those technologies that is used in the fleet, determined in accordance with section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;
- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Alternative procedure

(2) Instead of determining the allowance for each innovative technology that is used in the fleet in accordance with the description of A in subsection (1), a company may

- (a) determine that allowance in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;
- (b) use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile, if the company provides the Minister with evidence of that approval in its end of model year report; or
- (c) determine that allowance in accordance with an alternative procedure, if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure allows for a more accurate determination of the emission reduction attributable to the innovative technology and that the allowance determined in accordance with that procedure more accurately represents that emission reduction.

Maximum allowance — certain innovative technologies

(3) If, for a model year, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 10 grams of CO<sub>2</sub> per mile, the company must calculate, using the following formula, the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of that model year, of innovative technologies

- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Allocation pour certaines technologies innovatrices

**18.3** (1) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> et qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

$$\frac{\Sigma(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente l'allocation pour chacune de ces technologies utilisées dans le parc, déterminée conformément à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie innovatrice;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Méthode de rechange

(2) Au lieu de déterminer l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise peut :

- a) soit la déterminer conformément aux dispositions relatives à la méthode à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;
- b) soit utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle;
- c) soit la déterminer en conformité avec une méthode de rechange, si elle fournit au ministre des éléments de preuve démontrant que cette méthode permet de déterminer plus exactement la réduction d'émissions attribuable à la technologie innovatrice et que l'allocation qui a été déterminée en conformité avec cette méthode est plus représentative de la réduction.

Allocation maximale — certaines technologies innovatrices

(3) Si pour une année de modèle, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer, pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1) est supérieure à 10 grammes de CO<sub>2</sub> par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule ci-après, l'allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de

that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is the allowance for each innovative technology for which an allowance is determined for the purposes of subsection (4);
- B is the number of passenger automobiles or light trucks that are equipped with the innovative technology that is used for the purposes of subsection (4); and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Adjustment

(4) For the purposes of subsection (3), the company must perform the following calculation and ensure that the result does not exceed 10 grams of CO<sub>2</sub> per mile:

$$\frac{(\sum(A \times B_a) \times 195,264) + (\sum(A \times B_t) \times 225,865)}{(\sum B_a \times 195,264) + (\sum B_t \times 225,865)}$$

where

- A is the allowance for each innovative technology that is used in the fleet and that the company decides to take into account, determined in accordance with subsection (1);
- B<sub>a</sub> is the number of passenger automobiles in the fleet that are equipped with the innovative technology in question and that the company decides to take into account; and
- B<sub>t</sub> is the number of light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology in question and that the company decides to take into account.

Allowance for innovative technologies

(5) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of innovative technologies — other than those referred to in subsection (1) — that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is the allowance for each innovative technology that is used in the fleet, determined in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;
- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet that are equipped with the innovative technology; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente l'allocation pour chacune de ces technologies pour laquelle une allocation est déterminée pour l'application du paragraphe (4);
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers qui sont dotés de la technologie innovatrice qui est utilisé pour l'application du paragraphe (4);
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), l'entreprise est tenue de faire le calcul ci-après en veillant à ce que le résultat obtenu soit égal ou inférieur à 10 grammes de CO<sub>2</sub> par mille :

$$\frac{(\sum(A \times B_a) \times 195\,264) + (\sum(A \times B_t) \times 225\,865)}{(\sum B_a \times 195\,264) + (\sum B_t \times 225\,865)}$$

où :

- A représente l'allocation pour chacune des technologies innovatrices utilisées dans le parc que l'entreprise choisit de prendre en compte, déterminée conformément au paragraphe (1);
- B<sub>a</sub> le nombre d'automobiles à passagers dans le parc qui sont dotées de la technologie innovatrice que l'entreprise choisit de prendre en compte;
- B<sub>c</sub> le nombre de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie innovatrice que l'entreprise choisit de prendre en compte.

Ajustement

(5) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de technologies innovatrices entraînant une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> — autres que celles visées au paragraphe (1) :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives à la méthode à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc qui sont dotés de la technologie;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Allocation pour les technologies innovatrices

Alternative procedure to the 5-cycle methodology

(6) If the 5-cycle methodology referred to in subsection (5) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, a company may, instead of determining the allowance for the innovative technology in accordance with the description of A in subsection (5),

- (a) use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile, if the company provides the Minister with evidence of the EPA approval in its end of model year report; or
- (b) determine that allowance in accordance with an alternative procedure, if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative procedure allows for a more accurate determination of the emission reduction attributable to the innovative technology and that the allowance determined in accordance with that procedure more accurately represent that emission reduction.

Allowance for certain full-size pick-up trucks

**18.4** (1) Subject to subsections (2) to (4), for fleets of light trucks of the 2017 to 2025 model years, a company may elect to calculate, using the following formula, a CO<sub>2</sub> allowance for the presence, in its fleet, of full-size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies and of full-size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value:

$$\frac{\sum(A_H \times B_H) + \sum(A_R \times B_R)}{C}$$

where

A<sub>H</sub> is the allowance for the use of hybrid electric technologies, namely,

- (a) 10 grams of CO<sub>2</sub> per mile for mild hybrid electric technologies, or
- (b) 20 grams of CO<sub>2</sub> per mile for strong hybrid electric technologies;

B<sub>H</sub> is the number of full-size pick-up trucks in the fleet that are equipped with mild hybrid electric technologies or that are equipped with strong hybrid electric technologies, as the case may be;

A<sub>R</sub> is the allowance for full-size pick-up trucks that achieve a certain carbon-related exhaust emission value, namely,

- (a) 10 grams of CO<sub>2</sub> per mile for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0.85 and greater than their applicable target value multiplied by 0.8, or
- (b) 20 grams of CO<sub>2</sub> per mile for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0.8;

(6) Dans le cas où la méthode à cinq cycles visée au paragraphe (5) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut, au lieu de déterminer l'allocation pour la technologie innovatrice conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (5) :

- a) soit utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle;
- b) soit la déterminer en conformité avec une méthode de rechange, si elle fournit au ministre des éléments de preuve démontrant que cette méthode permet de déterminer plus exactement la réduction d'émissions attribuable à la technologie innovatrice et que l'allocation qui a été déterminée en conformité avec cette méthode est plus représentative de la réduction.

Méthode de rechange pour la méthode à cinq cycles

**18.4** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), pour les parcs de camions légers des années de modèle 2017 à 2025, l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation de CO<sub>2</sub> pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides ou dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone est meilleur que la valeur cible applicable :

$$\frac{\sum(A_H \times B_H) + \sum(A_R \times B_R)}{C}$$

où :

A<sub>H</sub> représente l'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides, selon le cas :

- a) 10 grammes de CO<sub>2</sub> par mille pour les technologies électriques hybrides légères;
- b) 20 grammes de CO<sub>2</sub> par mille pour les technologies électriques hybrides complètes;

B<sub>H</sub> le nombre de grosses camionnettes dans le parc qui sont dotées de technologies électriques hybrides légères ou de technologies électriques hybrides complètes, selon le cas;

A<sub>R</sub> l'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone de ses grosses camionnettes ci-après, selon le cas :

- a) 10 grammes de CO<sub>2</sub> par mille pour un rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone qui est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,85 et est supérieur à cette valeur cible multipliée par 0,8;
- b) 20 grammes de CO<sub>2</sub> par mille pour un rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone qui est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,8;

Allocation pour certaines grosses camionnettes

$B_R$  is the number of full-size pick-up trucks in the fleet that achieve a carbon-related exhaust emission value that is within the range referred to in paragraph (a) of the description of  $A_R$  or that is less than or equal to their applicable target value, determined in accordance with subsection 17(7), multiplied by 0.8, as the case may be; and  
 C is the total number of light trucks in the fleet.

$B_R$  le nombre de grosses camionnettes dans le parc dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone est situé dans l'intervalle prévu à l'alinéa a) de l'élément  $A_R$  ou est inférieur ou égal à la valeur cible qui leur est applicable, déterminée conformément au paragraphe 17(7), multipliée par 0,8, selon le cas;  
 C le nombre total de camions légers dans le parc.

Allowance limitations — hybrid electric technologies

(2) The allowance for the use of hybrid electric technologies referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of  $A_H$  in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that are equipped with those technologies is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(a)(1) or (2), depending on the technology used, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of  $A_H$  may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years.

(2) L'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides visée aux alinéas a) et b) de l'élément  $A_H$  de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes qui sont dotées de ces technologies est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(a)(1) ou (2), selon la technologie dont il s'agit, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément  $A_H$  ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021.

Paramètre de l'allocation — technologies électriques hybrides

Allowance limitations — carbon-related exhaust emissions performance

(3) The allowance for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of  $A_R$  in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that achieve such a value is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(b)(1) or (2), depending on the emission performance achieved, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of  $A_R$  may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years.

(3) L'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone visée aux alinéas a) et b) de l'élément  $A_R$  de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes qui présentent ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(b)(1) ou (2), selon le rendement, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément  $A_R$  ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021.

Paramètre de l'allocation — rendement

Single allowance

(4) A company must not claim, in respect of the same pick-up truck, both the allowance referred to in the description of  $A_H$  in subsection (1) and the allowance referred to in the description of  $A_R$  in that subsection.

(4) L'entreprise ne peut attribuer à une même grosse camionnette une allocation prévue par l'élément  $A_H$  de la formule figurant au paragraphe (1) et une allocation prévue par l'élément  $A_R$  de cette formule.

Allocation unique

Election

(5) A company that elects to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet in accordance with subsection 18.1(4) must not use the allowance referred to in the description of  $A_R$  in subsection (1) for the same vehicle.

(5) L'entreprise ne peut à la fois choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, conformément au paragraphe 18.1(4) et choisir d'utiliser l'allocation visée à l'élément  $A_R$  de la formule figurant au paragraphe (1) pour un même véhicule.

Choix

**11. Section 19 of the Regulations is replaced by the following:**

**11. L'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Interpretation of standards

**19. (1)** The carbon-related exhaust emission value and the fuel economy level that are calculated in accordance with section 18.1 must be calculated taking into account the applicable test procedures, fuels and calculation methods set out in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR and taking into account any clarifications or additional information issued by the EPA, if the company keeps a copy of those clarifications or that additional information.

**19. (1)** La valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone et le niveau d'économie de carburant qui sont déterminés conformément à l'article 18.1 le sont compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR et compte tenu des précisions ou des renseignements supplémentaires établis par l'EPA si l'entreprise conserve une copie de ces précisions ou ces renseignements supplémentaires.

Interprétation des normes

Representative data

(2) When a company calculates the fleet average carbon-related exhaust emission value under section 18, the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the total number of vehicles in the company's fleet with respect to the configuration.

(2) Lorsqu'elle détermine la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone en application de l'article 18, l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % du nombre total de véhicules dans son parc.

Données représentatives

**12. (1) The portion of subsection 20(3) of the Regulations before the word "where" is replaced by the following:**

**12. (1) Le passage du paragraphe 20(3) du même règlement précédant le mot « où » est remplacé par ce qui suit :**

Calculation

(3) Subject to subsections (3.1) and (3.2), a company must calculate the credits or deficits for each of its fleets using the following equation:

(3) Sous réserve des paragraphes (3.1) et (3.2), l'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D}{1,000,000}$$

$$PDE = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

Calcul

**(2) Section 20 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

**(2) L'article 20 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

Alternative standard — nitrous oxide

(3.1) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO<sub>2</sub> equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

(3.1) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO<sub>2</sub>, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

Norme de rechange — oxyde nitreux

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1,000,000}$$

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

where

où :

- A is the total number of passenger automobiles or light trucks in the test group;
- B is the exhaust emission standard for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;
- C is the alternative exhaust emission standard for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and
- D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,
  - (a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or
  - (b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

- A représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe d'essai;
- B la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;
- C la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;
- D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :
  - a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;
  - b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

Alternative standard — methane

(3.2) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for methane (CH<sub>4</sub>) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO<sub>2</sub> equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits

(3.2) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission de méthane (CH<sub>4</sub>) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO<sub>2</sub>, au nombre de points ou

Norme de rechange — méthane

calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1,000,000}$$

where

- A is the total number of passenger automobiles or light trucks in the test group;
- B is the exhaust emission standard for methane (CH<sub>4</sub>) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;
- C is the alternative exhaust emission standard for methane (CH<sub>4</sub>) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and
- D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,
  - (a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or
  - (b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

**(3) Subsection 20(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year after the model year in respect of which the credits were obtained, until the 2021 model year, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for 2011 to 2016 model years

(6) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 model year or a subsequent model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year up to five model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for 2017 model year and subsequent model years

**13. (1) Subsection 21(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Subject to subsection (2.1), a company may bank any remaining credits to offset a future deficit or transfer the remaining credits to another company, except during the 2012 to 2015, and, if applicable, 2016, model years if the company elects to create a temporary optional fleet under section 24.

Remaining credits

(2.1) A company that has made an election under section 28.1 and obtained credits in respect of its fleets of the 2017 to 2020 model years may not transfer any remaining credits to another company.

Remaining credits — transfer prohibited

à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe d'essai;
- B la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH<sub>4</sub>) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;
- C la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH<sub>4</sub>) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;
- D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :
  - a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;
  - b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

**(3) Le paragraphe 20(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2016 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de toute année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus, jusqu'à l'année de modèle 2021. Ils ne sont plus valides subséquentment.

Durée de validité — points pour les années de modèle 2011 à 2016

(6) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquentment.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures

**13. (1) Le paragraphe 21(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Sous réserve du paragraphe (2.1), l'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur soit le transférer à une autre entreprise, sauf durant les années de modèle 2012 à 2015 et, s'il y a lieu, durant l'année de modèle 2016, si elle choisit de constituer des parcs optionnels provisoires en vertu de l'article 24.

Excédent de points

(2.1) L'entreprise qui, ayant exercé le choix prévu à l'article 28.1, obtient des points à l'égard de ses parcs des années de modèle 2017 à 2020 ne peut transférer un excédent de points à une autre entreprise.

Excédent de points — transfert interdit



**(2) Subsection 21(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

Rajustement

(4) Le nombre de points obtenu à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

**14. The Regulations are amended by adding the following after section 21:**

Limit on use of 2011 model year credits

**21.1** (1) Despite subsection 21(3), the total number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that a company may use to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year must not exceed the maximum number calculated using the following formula:

$$\frac{(A - B_{\text{harmonic}}) \times C \times D}{1,000,000} - X$$

where

**A** is the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission standard calculated in accordance with section 16 for the 2011 model year expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile;

**B<sub>harmonic</sub>** is the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission value calculated in accordance with section 18, expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile, except that the value of D is calculated as follows:

$$\frac{8,887 \times \sum \left( \frac{B_{\text{No ATV}}}{A_{\text{No ATV}}} \right) + \sum (A_{\text{ATV}} \times B_{\text{ATV}})}{C}$$

where

**B<sub>No ATV</sub>** is the number of vehicles of the model type in question in the fleet, excluding advanced technology vehicles,

**A<sub>No ATV</sub>** is the fuel economy level for each model type, excluding advanced technology vehicles, expressed in miles per gallon, determined for the 2011 model year in accordance with section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, taking into account subsection 19(2),

**A<sub>ATV</sub>** is the carbon-related exhaust emission value for each model type of advanced technology vehicles, expressed in grams of CO<sub>2</sub> equivalent per mile,

**(2) Le paragraphe 21(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Rajustement

(4) Le nombre de points obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

**14. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :**

Limite d'utilisation des points de l'année de modèle 2011

**21.1** (1) Malgré le paragraphe 21(3), le nombre total de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui peuvent être utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ne peut être supérieur au nombre obtenu par le calcul suivant :

$$\frac{(A - B_{\text{harmonique}}) \times C \times D}{1\,000\,000} - X$$

où :

**A** représente la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> calculée pour le parc conformément à l'article 16 pour l'année de modèle 2011, exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille;

**B<sub>harmonique</sub>** la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour le parc calculée conformément à l'article 18, exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub>, sauf que l'élément D de la formule figurant à cet article est calculé selon la formule suivante :

$$\frac{8\,887 \times \sum \left( \frac{B_{\text{Sans VTP}}}{A_{\text{Sans VTP}}} \right) + \sum (A_{\text{VTP}} \times B_{\text{VTP}})}{C}$$

où :

**B<sub>Sans VTP</sub>** représente le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe;

**A<sub>Sans VTP</sub>** l'économie de carburant pour chaque type de modèle, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe, exprimée en milles par gallon, déterminée conformément à l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle 2011, compte tenu du paragraphe 19(2);

	<p>determined for the 2011 model year in accordance with section 208 of Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, taking into account subsection 19(2),</p> <p><math>B_{ATV}</math> is the number of advanced technology vehicles of the model type in question in the fleet, and</p> <p>C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;</p> <p>C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;</p> <p>D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,</p> <p>(a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or</p> <p>(b) 225,865 miles for a fleet of light trucks; and</p> <p>X is the number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that have been used by a company to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 model year, expressed in megagrams of CO<sub>2</sub> equivalent.</p>	<p><math>A_{VTP}</math> la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle de véhicules à technologie de pointe, exprimée en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille, déterminée, pour l'année de modèle 2011, conformément à l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, compte tenu du paragraphe 19(2);</p> <p><math>B_{VTP}</math> le nombre de véhicules à technologie de pointe du type de modèle en cause dans le parc;</p> <p>C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;</p> <p>C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;</p> <p>D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :</p> <p>a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;</p> <p>b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles;</p> <p>X le nombre de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui ont été utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO<sub>2</sub>.</p>	
Advanced technology	(2) For the purposes of description of $B_{ATV}$ in subsection (1), a company may elect to multiply the number of advanced technology vehicles by 1.2, if the company made that election for the 2011 model year and reported that election in its end of model year report for the 2011 model year.	(2) Pour l'application de l'élément $B_{VTP}$ de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe par le nombre 1,2 si elle a fait ce choix pour l'année de modèle 2011 et si elle en a fait mention dans son rapport de fin d'année de modèle visant l'année de modèle 2011.	Technologie de pointe
Representative data	(3) When a company determines the value corresponding to the description of $A_{NoATV}$ and $A_{ATV}$ in subsection (1), the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the vehicles in question in the company's fleet with respect to the configuration.	(3) Lorsqu'elle détermine la valeur correspondant aux éléments $A_{SansVTP}$ et $A_{VTP}$ de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % des véhicules en cause.	Données représentatives
Number of vehicles in fleet	(4) For the purposes of subsection (1), the company must include in its fleet of passenger automobiles or light trucks the same number of vehicles that it included in its fleets for the purposes of its end of model year report for the 2011 model year.	(4) Pour l'application du paragraphe (1), l'entreprise inclut dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers le nombre de véhicules qu'elle a inclus dans ses parcs pour son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2011.	Nombre de véhicules dans les parcs
Negative result	(5) For greater certainty, if the result of the calculation set out in subsection (1) in respect of fleets of the 2011 model year is negative, then the total number of credits that a company may use to offset a deficit is zero.	(5) Il est entendu que si le nombre obtenu à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 à la suite du calcul fait en application du paragraphe (1) est négatif, le nombre de points qui peut être utilisé pour compenser un déficit est égal à zéro.	Résultat négatif

**15. The Regulations are amended by adding the following after section 28:**

**FLEXIBILITY MEASURES FOR THE  
2017 TO 2020 MODEL YEARS**

CO<sub>2</sub> emission  
target values

**28.1** A company that has elected to create a temporary optional fleet under subsection 24(1) and that manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7,500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada may, when calculating the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission standard under section 17 for fleets of the 2017 to 2020 model years, elect, for a given model year, to replace the CO<sub>2</sub> emission target value applicable to a given group of passenger automobiles or light trucks under section 17 with the following, if the company reports that election in its end of model year report:

- (a) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 or 2018 model year, the CO<sub>2</sub> emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2016 model year;
- (b) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2019 model year, the CO<sub>2</sub> emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2018 model year; or
- (c) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2020 model year, the CO<sub>2</sub> emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2019 model year.

Merger

**28.2** For the purposes of section 28.1, in the case of a company that merges with one or more companies after December 31, 2009, the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company is the sum of the number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by each of the merged companies.

Purchase

**28.3** For the purposes of section 28.1, in the case of a company that purchases one or more companies after December 31, 2009, the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company is the sum of the number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year manufactured or imported for sale in Canada by the company and all purchased companies.

**15. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 28, de ce qui suit :**

**MESURES D'ASSOUPLISSEMENT POUR LES  
ANNÉES DE MODÈLE 2017 À 2020**

Valeur cible des  
émissions de  
CO<sub>2</sub>

**28.1** L'entreprise qui a choisi de constituer un parc optionnel provisoire aux termes du paragraphe 24(1) et a construit ou importé au total au moins 750 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 7 500, en vue de les vendre au Canada peut, pour le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> en application de l'article 17 pour ses parcs des années de modèle 2017 à 2020, choisir, pour une année de modèle donnée, de remplacer la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> qui est applicable pour un groupe donné d'automobiles à passagers ou de camions légers selon cet article par les valeurs ci-après si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle :

- a) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 et 2018, la valeur cible des émissions de CO<sub>2</sub> qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l'année de modèle 2016;
- b) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2019, la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l'année de modèle 2018;
- c) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2020, la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub> qui serait applicable, aux termes de l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers de ce groupe étaient de l'année de modèle 2019.

Fusion

**28.2** Pour l'application de l'article 28.1, dans le cas où deux ou plusieurs entreprises fusionnent après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par l'entreprise issue de la fusion pour l'année de modèle 2009 correspond à la somme des automobiles à passagers et des camions légers que les entreprises qui ont fusionné ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009.

Acquisition

**28.3** Pour l'application de l'article 28.1, dans le cas où une entreprise en acquiert une ou plusieurs autres après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par l'entreprise pour l'année de modèle 2009 correspond à la somme des automobiles à passagers et des camions légers que l'entreprise et que celles qu'elle a acquises ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009.

**16. Subsection 29(6) of the Regulations is replaced by the following:**

Time limit — credits for the 2009 model year

(6) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2009 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2014 model years, after which the credits are no longer valid.

Time limit — credits for the 2010 model year

(6.1) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2010 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2021 model years, after which the credits are no longer valid.

**17. (1) Subparagraph 31(2)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18.1(1), and the values and data used in the calculation of that value,

**(2) The portion of paragraph 31(3)(h) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(h) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

**(3) The portion of paragraph 31(3)(i) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(i) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

**(4) Paragraph 31(3)(j) of the Regulations is replaced by the following:**

(j) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for each innovative technology, determined in accordance with that subsection and, if applicable, subsection 18.3(6), and the values and data used in the calculation of the allowance,
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology; and

**18. Section 32 of the Regulations is repealed.**

**19. (1) Subsection 33(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (b):**

(b.1) if applicable, a statement that the company has elected to exclude emergency vehicles from its fleets of passenger automobiles and light trucks;

**16. Le paragraphe 29(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(6) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2009 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2014. Ils ne sont plus valides subséquentment.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2009

(6.1) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2010 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2021. Ils ne sont plus valides subséquentment.

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2010

**17. (1) Le sous-alinéa 31(2)(a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone du parc, calculée conformément au paragraphe 18.1(1), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul,

**(2) Le passage de l'alinéa 31(3)(h) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

h) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

**(3) Le passage de l'alinéa 31(3)(i) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

i) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

**(4) L'alinéa 31(3)(j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

j) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, déterminée conformément à ce paragraphe et, s'il y a lieu, au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

**18. L'article 32 du même règlement est abrogé.**

**19. (1) Le paragraphe 33(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

b.1) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers;

**(2) Paragraph 33(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) the CO<sub>2</sub> emission target value for each group, determined for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;

**(3) Paragraph 33(2)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

(i) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18.1(2), and the values and data used in the calculation of that value;

(i.1) if applicable, evidence demonstrating that the alternative value for the weighting factor “F” referred to in subsection 18.1(7) is more representative of the company’s fleet;

**(4) Paragraphs 33(2)(l) to (o) of the Regulations are replaced by the following:**

(l) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

- (i) a description of the system,
- (ii) the CO<sub>2</sub> equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(m) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

- (i) a description of the system,
- (ii) the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the allowance, and
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(m.1) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(1), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(1) or (2), the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(2)(b) or the evidence referred to in paragraph 18.3(2)(c), and
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology;

(n) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

**(2) L’alinéa 33(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) la valeur cible d’émissions de CO<sub>2</sub>, déterminée pour chaque groupe pour l’application de l’article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

**(3) L’alinéa 33(2)i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

i) la valeur des émissions de gaz d’échappement liées au carbone, déterminée conformément au paragraphe 18.1(2), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de cette valeur;

i.1) s’il y a lieu, des éléments de preuve démontrant que la valeur de remplacement pour le facteur de pondération F visé au paragraphe 18.1(7) est plus représentative du parc;

**(4) Les alinéas 33(2)l) à o) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

l) si l’entreprise calcule l’allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l’allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) la réduction des fuites d’équivalent CO<sub>2</sub>, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système;

m) si l’entreprise calcule l’allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l’allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) l’allocation liée à l’efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l’allocation,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système;

m.1) si l’entreprise calcule l’allocation prévue au paragraphe 18.3(1), la valeur de l’allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l’allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(2), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l’allocation et, s’il y a lieu, l’attestation de l’approbation de l’EPA visée à l’alinéa 18.3(2)b) ou les éléments de preuve visés à l’alinéa 18.3(2)c),
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

n) si l’entreprise calcule l’allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l’allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l’allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(5) or (6), the values and data used in the calculation of the allowance, and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(6)(a) or the evidence referred to in paragraph 18.3(6)(b), and
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology;

(o) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.4(1), the value of the allowance for the fleet and the values and data used in the calculation of the allowance;

**(5) Paragraph 33(2)(q) of the Regulations is replaced by the following:**

(q) if applicable, a statement that the company has elected to apply subsection 18.1(3) and an indication of the number of credits obtained as a result of this election and of the number of vehicles in question;

(q.1) if applicable, a statement that the company has elected to apply subsection 18.1(4) and an indication of the number of credits obtained as a result of this election and of the number of vehicles in question;

**(6) Subsection 33(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (s) and by adding the following after paragraph (s):**

(s.1) if applicable, a statement that the company has elected to apply section 28.1, an indication of the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by the company and

(i) if the company results from a merger that took place after December 31, 2009, an indication of the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by each company involved in the merger, and

(ii) if the company purchased one or more companies after December 31, 2009, an indication of the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year that were manufactured or imported for sale in Canada by each company it purchased; and

**(7) Paragraph 33(3)(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):**

(i.1) the company has elected to exclude emergency vehicles from its temporary optional fleets,

**(8) Paragraph 33(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the CO<sub>2</sub> emission target value for each group, determined for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;

utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(6)a) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(6)b),

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

o) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.4(1), la valeur de l'allocation pour le parc ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation;

**(5) L'alinéa 33(2)(q) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

q) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir du paragraphe 18.1(3), le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause;

q.1) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir du paragraphe 18.1(4), le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause;

**(6) Le paragraphe 33(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa s), de ce qui suit :**

s.1) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir de l'article 28.1, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada, ainsi que les précisions suivantes :

(i) si l'entreprise est issue d'une fusion qui a eu lieu après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par chaque entreprise qui a fusionné,

(ii) si l'entreprise en a acquis une ou plusieurs autres après le 31 décembre 2009, le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2009 qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada par chaque entreprise qu'elle a acquise;

**(7) L'alinéa 33(3)(a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (i), de ce qui suit :**

(i.1) portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs optionnels provisoires les véhicules d'urgence,

**(8) L'alinéa 33(3)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) la valeur cible d'émissions de CO<sub>2</sub>, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

**(9) Paragraph 33(3)(h) of the Regulations is replaced by the following:**

(h) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18.1(2), and the values and data used in the calculation of that value;

**(10) Paragraphs 33(3)(j) to (l) of the Regulations are replaced by the following:**

(j) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(1), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,

- (i) a description of the system,
- (ii) the CO<sub>2</sub> equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and
- (iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;

(k) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.2(2), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,

- (i) a description of the system,
- (ii) the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the allowance, and
- (iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;

(k.1) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(1), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each innovative technology,

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(1) or (2), the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(2)(b) or the evidence referred to in paragraph 18.3(2)(c), and
- (iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the technology;

(l) if a company calculates an allowance referred to in subsection 18.3(5), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each innovative technology,

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18.3(5) or (6), the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18.3(6)(a) or the evidence referred to in paragraph 18.3(6)(b), and
- (iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the technology;

**(9) L'alinéa 33(3)h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

h) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18.1(2), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

**(10) Les alinéas 33(3)j) à l) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

j) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(1), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) la réduction des fuites d'équivalent CO<sub>2</sub>, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés du système;

k) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.2(2), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :

- (i) une description du système,
- (ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés du système;

k.1) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(1), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(2), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(2)b) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(2)c),
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés de la technologie;

l) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18.3(5), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18.3(6), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18.3(6)a) ou les éléments de preuve visés à l'alinéa 18.3(6)b),
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire qui sont dotés de la technologie;

**20. Section 35 of the Regulations is replaced by the following:**

Declaration — subsection 14(1) or paragraph 14(1.1)(d)

**35. (1)** For the purposes of subsection 14(1) or paragraph 14(1.1)(d), a company must submit a declaration to the Minister, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year that corresponds to the model year in respect of which the company does not wish to be subject to sections 13 and 17 to 20, and must specify in the declaration the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for each model year in question.

Declaration — paragraphs 14(1.1)(a) to (c)

(2) For the purposes of paragraphs 14(1.1)(a) to (c), a company must submit a declaration to the Minister, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year that corresponds to two, three or four model years, as the case may be, following the first model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, and must specify in the declaration the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the model year in question.

**21. (1) Paragraphs 39(1)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:**

(d) the values and data used in calculating the fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission value, including information relating to the calculation of allowances;

(e) if applicable, a copy of the clarifications or additional information referred to in subsection 19(1); and

(f) the values used to calculate the CO<sub>2</sub> emission credits, the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and the early action credits.

**(2) Paragraph 39(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) in the case of a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group identified in the application for the EPA certificate;

**(3) Paragraph 39(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:**

(f) the applicable carbon-related exhaust emission value and the values and data used in calculating that value;

(f.1) in the case of a full-size pick-up truck in respect of which an allowance is calculated in accordance with subsection 18.4(1) for the use of a mild or strong hybrid electric technology, a description of the hybrid electric technology; and

**22. Section 44 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

Applicable standard — sub-configuration

(4) For the purposes of subsection (3), if the carbon-related exhaust emission value for a subconfiguration of the model type in question was used in the calculation under subsection 18.1(2), the prescribed

**20. L'article 35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**35. (1)** Pour l'application du paragraphe 14(1) ou de l'alinéa 14(1.1)d), l'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai de l'année civile qui correspond à l'année de modèle pour laquelle elle ne veut pas être tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20, une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, qui précise le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers qui ont été construits et importés en vue de les vendre au Canada pour chacune des années de modèle en cause.

(2) Pour l'application des alinéas 14(1.1)a) à c), l'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai de l'année civile qui correspond à deux, trois ou quatre années de modèle, selon le cas, après la première année de modèle pour laquelle l'entreprise a construit ou importé des automobiles à passagers ou des camions léger en vue de les vendre au Canada, une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, qui précise le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers construits et importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle en cause.

**21. (1) Les alinéas 39(1)d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

d) les valeurs et données utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO<sub>2</sub> du parc, y compris les renseignements relatifs au calcul des allocations;

e) s'il y a lieu, la copie des précisions ou des renseignements supplémentaires visés au paragraphe 19(1);

f) les valeurs utilisées pour calculer les points relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub>, les points obtenus pour tout parc optionnel provisoire et les points d'action précoce.

**(2) L'alinéa 39(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai identifié dans la demande de certificat;

**(3) L'alinéa 39(2)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

f) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone applicable, ainsi que les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur;

f.1) dans le cas d'une grosse camionnette à l'égard de laquelle une allocation est calculée conformément au paragraphe 18.4(1) pour l'utilisation d'une technologie électrique hybride légère ou complète, une description de cette technologie;

**22. L'article 44 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) Pour l'application du paragraphe (3), si la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour la sous-configuration du type de modèle en cause a été utilisée pour le calcul prévu au

Déclaration — paragraphe 14(1) et alinéa 14(1.1)d)

Déclaration — alinéas 14(1.1)a) à c)

Norme applicable — sous-configuration



standard that applies to a vehicle is the product of 1.1 multiplied by the carbon-related exhaust emission value for that subconfiguration.

**23. The Regulations are amended by replacing “18(3)” with “18.1(2)” in the following provisions:**

- (a) subsection 10(2);
- (b) paragraphs 31(3)(d) and (f);
- (c) paragraphs 33(2)(h) and 33(3)(g); and
- (d) subsection 44(3).

**24. The Regulations are amended by replacing “18(10)” with “18.3(6)” in the following provisions:**

- (a) paragraph 31(3)(k); and
- (b) paragraph 33(3)(m).

**25. The Regulations are amended by replacing “the coming into force of these Regulations” and “the day on which these Regulations come into force” with “September 23, 2010” in the following provisions:**

- (a) subsection 27(1);
- (b) subsection 28(1); and
- (c) subparagraph 33(3)(a)(iii).

**COMING INTO FORCE**

**26. (1) Sections 2 to 6, subsections 12(1) and (2) and sections 14 and 18 come into force on the day on which these Regulations are registered.**

**(2) Sections 1 and 7 to 11, subsection 12(3) and sections 13, 15 to 17 and 19 to 25 come into force six months after the day on which these Regulations are registered.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**1. Executive summary**

**Issues:** Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The most significant sources of anthropogenic GHG emissions are a result of the combustion of fossil fuels, including gasoline and diesel. In 2009, Canada signed the Copenhagen Accord, committing to reduce its GHG emissions to 17% below 2005 levels by 2020, establishing a target of 607 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e). This mirrors the reduction target set by the United States. Canada has a long-standing policy of aligning transportation emissions standards with those of the United States. Alignment provides significant environmental and economic benefits to Canada while minimizing costs to industry and consumers.

paragraphe 18.1(2), la norme réglementaire qui régit le véhicule correspond au produit de 1,1 par la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour la sous-configuration.

**23. Dans les passages ci-après du même règlement, « 18(3) » est remplacé par « 18.1(2) » :**

- a) le paragraphe 10(2);
- b) les alinéas 31(3)d) et f);
- c) les alinéas 33(2)h) et 33(3)g);
- d) le paragraphe 44(3).

**24. Dans les passages ci-après du même règlement, « 18(10) » est remplacé par « 18.3(6) » :**

- a) l'alinéa 31(3)k);
- b) l'alinéa 33(3)m).

**25. Dans les passages ci-après du même règlement, « la date d'entrée en vigueur du présent règlement » est remplacé par « le 23 septembre 2010 » :**

- a) le paragraphe 27(1);
- b) le paragraphe 28(1);
- c) le sous-alinéa 33(3)a)(iii).

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**26. (1) Les articles 2 à 6, les paragraphes 12(1) et (2) et les articles 14 et 18 entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement.**

**(2) Les articles 1 et 7 à 11, le paragraphe 12(3) et les articles 13, 15 à 17 et 19 à 25 entrent en vigueur six mois après la date d'enregistrement du présent règlement.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**1. Résumé**

**Enjeux :** Les gaz à effet de serre (GES) constituent l'un des principaux responsables des changements climatiques. Les sources les plus importantes d'émissions anthropiques de ces gaz proviennent de la combustion de combustibles fossiles, y compris l'essence et le diesel. En 2009, le Canada a signé l'Accord de Copenhague et s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 17 % par rapport au niveau de 2005 d'ici 2020, ce qui a établi une cible de 607 mégatonnes d'équivalent dioxyde de carbone (Mt d'équivalent CO<sub>2</sub>). Cela reflète la cible de réduction fixée par les États-Unis. Le Canada maintient de longue date une politique d'harmonisation de ses normes d'émissions provenant du transport avec celles des États-Unis. L'harmonisation procure des avantages importants pour l'environnement et pour l'économie au Canada, tout en minimisant les coûts à assumer par l'industrie et par les consommateurs.

The transportation sector is a significant source of GHG emissions in Canada, accounting for 24% of total emissions in 2010.<sup>1</sup> In that year, passenger automobiles and light trucks (hereinafter referred to as light-duty vehicles) accounted for approximately 13% of Canada's total GHG emissions or 53% of transportation emissions.

**Description:** The *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (covering model years 2017 and beyond) [hereinafter referred to as the amended Regulations] build on the success of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, (hereinafter referred to as the current Regulations) covering model years 2011 through 2016. They have been developed in collaboration with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) to ensure alignment of Canada's regulations with those of the United States in a manner that is consistent with the authorities provided under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). The amended Regulations continue to apply to companies that manufacture or import new light-duty vehicles into Canada for the purpose of sale. Similar to the current Regulations, the amended Regulations establish progressively more stringent annual fleet average GHG emission standards over the 2017 to 2025 model years, while providing companies with flexibility mechanisms to allow them to comply in a cost-effective manner.

**Cost-benefit statement:** Over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year light-duty vehicles sold in Canada, the amended Regulations are estimated to result in a cumulative reduction of 174 Mt of CO<sub>2</sub>e in GHG emissions (or an average incremental reduction of 19.3 Mt of CO<sub>2</sub>e per model year).<sup>2</sup> The present value of benefits from the amended Regulations is estimated to be Can\$60.3 billion.<sup>3</sup> The benefits quantified include pre-tax fuel savings, reduced refuelling time, additional driving and reduced GHG emissions. The present value of costs from the amended Regulations is estimated to be \$11.2 billion. This includes costs to consumers (incremental technology costs) and costs to Government (vehicle testing, compliance promotion, enforcement and administration). Both benefits and costs are increased due to the "rebound effect," which is the additional driving or mobility associated with a reduction in driving costs. The rebound effect provides additional benefits to vehicle owners in the form of increased vehicle-kilometres driven, but can also increase costs to society due to increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. The present value of net benefits of the amended Regulations is estimated to be \$49 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of over five to one.

Le secteur des transports est une importante source d'émissions de GES au Canada et celles-ci représentaient 24 % des émissions totales en 2010<sup>1</sup>. Au cours de cette même année, les automobiles à passagers et les camions légers (ci-après appelés « véhicules légers ») produisaient environ 13 % des émissions totales de GES au Canada, soit 53 % des émissions liées au secteur des transports.

**Description :** Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (lequel vise l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures) [ci-après appelé le « règlement modifié »] s'appuie sur le succès du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (ci-après appelé le « règlement actuel »), qui vise les années de modèle 2011 à 2016. Ce règlement a été élaboré en collaboration avec l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis afin de veiller à l'harmonisation réglementaire entre le Canada et les États-Unis conformément aux pouvoirs conférés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999) ou la Loi]. Le règlement modifié continue de s'appliquer aux entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules légers neufs au Canada en vue de la vente. Semblable au règlement actuel, le règlement modifié établit des normes moyennes annuelles de plus en plus strictes d'émissions de GES provenant du parc des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025, tout en offrant aux entreprises des mécanismes de flexibilité qui leur permettront d'être conformes de façon rentable.

**Énoncé des coûts et avantages :** Au cours de la durée de vie de tous les véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada, le règlement modifié entraînera une réduction cumulative de 174 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> d'émissions de GES (soit une réduction différentielle moyenne de 19,3 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> par année de modèle)<sup>2</sup>. La valeur actuelle des avantages découlant du règlement modifié est évaluée à 60,3 milliards de dollars canadiens<sup>3</sup>. Les avantages quantifiés comprennent les économies de carburant avant taxes, la réduction du temps de ravitaillement, la conduite additionnelle et la réduction des émissions de GES. La valeur actuelle des coûts découlant du règlement modifié est évaluée à 11,2 milliards de dollars. Cela comprend les coûts pour les consommateurs (coûts différentiels liés aux technologies) et ceux pour le gouvernement (mise à l'essai des véhicules, promotion de la conformité, application de la loi et administration). Les avantages et les coûts sont accrus en raison de l'« effet de rebond », qui est la conduite ou la mobilité additionnelle associée à une réduction des coûts de conduite. L'effet de rebond offre des avantages supplémentaires aux propriétaires de véhicules sous forme d'augmentation des kilomètres parcourus par véhicule, mais peut également renchérir les coûts pour la société en raison de l'augmentation d'embouteillages, de bruit et d'accidents de la route. La valeur actuelle des avantages nets du règlement modifié est donc estimée à 49 milliards de dollars. Dans l'ensemble,

<sup>1</sup> National Inventory Report 1990–2010: [www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=8BAF9C6D-1](http://www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=8BAF9C6D-1).

<sup>2</sup> Lifetime emission reductions associated with model year 2017 vehicles are estimated to be 3.4 Mt, while lifetime emission reductions associated with 2025 vehicles are estimated to be 35.3 Mt. The resulting average lifetime emission reduction associated with the regulated model years (2017 to 2025) is 19.3 Mt.

<sup>3</sup> Unless otherwise stated, all monetized values in this document are represented in a net present value for 2013, using 2012 Canadian dollars.

<sup>1</sup> Rapport d'inventaire national 1990-2010 : [www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=8BAF9C6D-1](http://www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=8BAF9C6D-1).

<sup>2</sup> Les réductions des émissions associées aux véhicules de l'année de modèle 2017, au cours de la durée de vie de ces véhicules, sont évaluées à 3,4 Mt, alors qu'elles sont estimées à 35,3 Mt pour les véhicules de l'année de modèle 2025. Il en résulte une réduction moyenne des émissions au cours de la durée de vie associée aux véhicules des années de modèle visées (2017 à 2025) de 19,3 Mt.

<sup>3</sup> À moins d'une indication contraire, toutes les valeurs monétisées figurant dans le présent document sont représentées par une valeur actualisée nette pour 2013, exprimée en dollars canadiens de 2012.

The amended Regulations are anticipated to increase the cost of manufacturing light-duty vehicles, which is expected to be passed on directly to consumers purchasing these vehicles. For example, the amended Regulations will add an additional \$733 to the average purchase price of a 2021 model year vehicle, rising to an additional \$1,829 for a 2025 model year vehicle, as compared to the baseline, in the absence of the amended Regulations (i.e. a continuation of the standards for 2016 model year vehicles).<sup>4</sup> The benefits resulting directly from the amended Regulations include fuel savings of approximately 75 billion litres over the lifetime of the 2017 to 2025 model year vehicles. It is estimated that the added costs to these vehicles will be more than offset by fuel savings, with a payback period of between one to three years.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** Environment Canada (EC) has reviewed the administrative burden imposed by the current Regulations in an attempt to identify areas in which the burden could be reasonably reduced. As of the coming into force of the amended Regulations, companies are no longer required to submit an annual preliminary model year report, which represents a noticeable decrease in their administrative burden. Companies are still required to submit annual end of model year reports to enable Environment Canada to assess individual company compliance with the amended Regulations; however these changes result in a net decrease in regulatory burden. Therefore, the amended Regulations are considered an “OUT” under the rule and are estimated to cost Can\$59,190, or Can\$2,573 per business. The regulated community comprises manufacturers and importers of new light-duty vehicles sold in Canada. All of the companies to which the current Regulations apply are Canadian branches of multinational corporations, and as a result, the spirit of the small business lens does not apply.

**Domestic and international coordination and cooperation:** The standards for GHG emissions from new light-duty vehicles of model years 2017 through 2025 have been developed in cooperation with the U.S. EPA, continuing a harmonized Canada-United States regulatory approach. The alignment approach is consistent with the Regulatory Cooperation Council’s Joint Action Plan, announced by Prime Minister Harper and President Obama on December 7, 2011, which establishes an enhanced level of regulatory cooperation and alignment between Canada and the United States. The amended Regulations also reflect the global trend towards the regulation of improved automotive fuel economy and GHG emission reductions.

les avantages totaux dépassent les coûts totaux selon un rapport de plus de cinq pour un.

On prévoit que le règlement modifié augmentera les coûts de fabrication des véhicules légers et que ces coûts seront directement répercutés sur les consommateurs qui achèteront ces véhicules. Par exemple, le règlement modifié aura pour effet d’ajouter 733 \$ au prix d’achat moyen d’un véhicule de l’année de modèle 2021; cette augmentation grimpera à 1 829 \$ pour un véhicule de l’année de modèle 2025, par rapport au scénario de référence en l’absence du règlement modifié (c’est-à-dire la continuation des normes relatives aux véhicules de l’année de modèle 2016<sup>4</sup>). Les avantages découlant directement du règlement modifié comprendront des économies de carburant d’environ 75 milliards de litres au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. On estime que les coûts supplémentaires pour ces véhicules seront plus que compensés par les économies de carburant sur une période de récupération de un à trois ans.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** Environnement Canada a examiné le fardeau administratif imposé par le règlement actuel pour tenter de répertorier les domaines où ce fardeau pourrait raisonnablement être allégé. À compter de l’entrée en vigueur du règlement modifié, les entreprises ne seront plus tenues de présenter un rapport préliminaire annuel pour l’année de modèle en question, ce qui représentera une réduction appréciable de leur fardeau administratif. Les entreprises seront toujours tenues de présenter des rapports annuels de fin d’année de modèle afin de permettre à Environnement Canada d’évaluer la conformité de chaque entreprise au règlement modifié. Ces modifications occasionnent au final une réduction nette du fardeau administratif; par conséquent, ces modifications au règlement correspondent à une « SUPPRESSION » selon la règle, soit des coûts totaux de 59 190 dollars canadiens ou de 2 573 dollars canadiens par entreprise. La collectivité administrée comprend les fabricants et les importateurs de véhicules légers neufs vendus au Canada. Toutes les entreprises auxquelles le règlement s’applique consistent en des filiales canadiennes de sociétés multinationales; par conséquent, l’esprit de la lentille des petites entreprises ne vise pas celles-ci.

**Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :** Les normes concernant les émissions de GES attribuables aux véhicules légers neufs des années de modèle 2017 à 2025 ont été élaborées en collaboration avec l’EPA, dans l’esprit d’une harmonisation réglementaire continue entre le Canada et les États-Unis. L’approche d’harmonisation est compatible avec le plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation, annoncé par le premier ministre Harper et le président Obama le 7 décembre 2011, qui établit un niveau supérieur de coopération et d’harmonisation réglementaires entre le Canada et les États-Unis. Le règlement modifié reflète également la tendance mondiale vers la réglementation d’une économie de carburant automobile améliorée et des réductions des émissions de GES.

<sup>4</sup> The model year 2017 to 2025 standards in the amended Regulations represent the “with policy” scenario, whereas a continuation of the 2016 model year standards represents the business-as-usual (BAU) scenario. The margin between these represents the assessed impacts of the amended Regulations.

<sup>4</sup> Les normes relatives aux années de modèle 2017 à 2025 figurant dans le règlement modifié représentent le scénario réglementaire ou celui « avec politique », alors que la continuation des normes relatives à l’année de modèle 2016 représente le scénario de maintien du statu quo. La marge entre ces deux scénarios représente l’incidence évaluée du règlement modifié.

**Performance measurement and evaluation:** The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the amended Regulations, such as GHG emissions reductions, and establishes indicators to measure and evaluate the performance of the amended Regulations in achieving these outcomes. The measurement and evaluation will be tracked on a yearly basis, with a five-year compilation assessment, and will be based on the information and data submitted in accordance with the reporting requirements and records of the companies.

**Mesures de rendement et évaluation :** Le Plan de mesure du rendement et d'évaluation (PMRE) décrit les résultats souhaités du règlement modifié, tels que les réductions des émissions de GES, et établit des indicateurs pour mesurer et évaluer le rendement du règlement modifié dans l'atteinte de ces objectifs. La mesure et l'évaluation feront l'objet d'un suivi annuel (évaluation des résultats recueillis au cours de périodes de cinq ans) et elles seront fondées sur l'information et les données soumises conformément aux exigences de déclaration et sur les dossiers des entreprises.

## 2. Background

In 2009, the Government of Canada committed in the Copenhagen Accord to reducing total GHG emissions by 17% from 2005 levels by 2020, a national target that mirrors that of the United States. This target was reaffirmed by the Government of Canada in the Cancun Agreements in 2010.

The Government of Canada has a plan to reduce national GHG emissions based on a sector-by-sector regulatory approach. Taking action to reduce GHG emissions from new light-duty vehicles is an important element of the Government's plan to introduce an integrated, nationally consistent approach to reduce GHG emissions, in order to achieve its Copenhagen 2020 target.

In October 2010, the Government of Canada published the current Regulations covering new light-duty vehicles of model years 2011 through 2016, under CEPA 1999. These Regulations prescribe progressively more stringent annual emission standards for new light-duty vehicles of model years 2011 to 2016, in alignment with those of the United States.<sup>5</sup> As a result of these Regulations, it is projected that the average GHG emission performance of new light-duty vehicles for the 2016 model year will be about 25% better than 2008 model year vehicles sold in Canada. Also in October 2010, the Government of Canada published a Notice of Intent<sup>6</sup> to continue working with the United States and build upon the standards already in place to develop more stringent GHG emission standards for new light-duty vehicles of model years 2017<sup>7</sup> and beyond.

In November 2011, Environment Canada released a consultation document<sup>8</sup> related to the development of the amended Regulations. The document described the key elements being considered for inclusion in the amended Regulations and sought early input from interested parties, for a 30-day period.

In December 2012, the Government of Canada published the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, which

## 2. Contexte

En 2009, le gouvernement du Canada s'est engagé, dans l'Accord de Copenhague, à réduire ses émissions totales de gaz à effet de serre (GES) de 17 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2020, une cible nationale qui est semblable à celle des États-Unis. Cette cible a été réaffirmée par le gouvernement du Canada dans l'accord conclu au sommet de Cancun en 2010.

Le gouvernement du Canada dispose d'un plan visant à réduire les émissions nationales de GES en fonction d'une approche réglementaire sectorielle. Les mesures visant à réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers sont un élément important du plan du gouvernement, qui vise à présenter une approche intégrée et uniforme à l'échelle nationale vers la réduction des émissions de GES, et ce, afin d'atteindre la cible établie pour 2020 dans l'Accord de Copenhague.

En octobre 2010, le gouvernement du Canada a publié le règlement actuel, pris en vertu de la LCPE (1999), qui vise les véhicules légers neufs des années de modèle 2011 à 2016. Ce règlement prévoit des normes annuelles de plus en plus strictes relativement aux émissions provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2011 à 2016; ces normes sont harmonisées avec celles des États-Unis<sup>5</sup>. Grâce au règlement actuel, il est prévu que le rendement moyen, pour ce qui est d'émissions de GES des nouveaux véhicules légers de l'année de modèle 2016, sera amélioré de 25 % par rapport à celui des véhicules de l'année de modèle 2008 vendus au Canada. Également en octobre 2010, le gouvernement du Canada a publié un avis d'intention<sup>6</sup> de continuer à travailler avec les États-Unis et de s'appuyer sur les normes déjà en place en vue d'élaborer des normes plus strictes relativement aux émissions de GES attribuables aux véhicules légers neufs de l'année de modèle 2017<sup>7</sup> et des années de modèle ultérieures.

En novembre 2011, Environnement Canada a publié un document de consultation<sup>8</sup> relativement à l'élaboration du règlement modifié. Le document décrivait les principaux éléments que l'on envisageait d'inclure dans le règlement proposé et sollicitait les premiers commentaires des parties intéressées pendant une période de 30 jours.

En décembre 2012, le gouvernement du Canada a publié le projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il a

<sup>5</sup> United States fuel economy regulations for 2011 and U.S. GHG regulations for 2012–2016 model years.

<sup>6</sup> [www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-10-16/pdf/g1-14442.pdf](http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-10-16/pdf/g1-14442.pdf)

<sup>7</sup> Environmental Protection Agency (September 30, 2010). *Notice of Intent to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards*. [www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm](http://www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm).

<sup>8</sup> Environment Canada (November 16, 2011). *Canada Working With the United States to Address Emissions from Passenger Cars and Light Trucks for Model Years 2017 and Beyond*: [www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367](http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367).

<sup>5</sup> Règlement américain sur l'économie de carburant pour 2011 et règlement américain sur les GES pour les années de modèle 2012 à 2016.

<sup>6</sup> [www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-10-16/pdf/g1-14442.pdf](http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-10-16/pdf/g1-14442.pdf)

<sup>7</sup> EPA des États-Unis (30 septembre 2010). *Notice of Intent to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards*: [www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm](http://www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm).

<sup>8</sup> Environnement Canada (16 novembre 2011). *Le Canada, en collaboration avec les États-Unis, se penche sur les émissions provenant des véhicules à passagers et des camions légers des années de modèle 2017 et des années subséquentes*: [www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367](http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367).

initiated a formal 75-day comment period. Environment Canada considered all comments received during the comment period in developing the amended Regulations.

The automotive manufacturing sector includes motor vehicle manufacturing, motor vehicle body and trailer manufacturing, and motor vehicle parts manufacturing. The automotive manufacturing sector is Canada's largest manufacturing sector, is highly integrated with the United States and Mexico, and is labour- and capital-intensive. In 2010, the Canadian automotive sector employed 109 300 Canadians. Eighty-two percent of those jobs were located in Ontario. An additional 332 000 workers are employed in the aftermarket and dealerships across Canada.

In 2010, the automotive manufacturing sector accounted for over 12% of manufacturing GDP and 1.5% of Canada's total GDP.<sup>9</sup> Canada exports almost 90% of the vehicles produced in Canada to the United States.<sup>10</sup> Export-oriented Canadian automotive assemblers include General Motors, Ford, Chrysler, Toyota, and Honda.

Within the automotive manufacturing sector at large, the automobile and light-duty motor vehicle manufacturing sector<sup>11</sup> directly employed approximately 29 000 people in 2010. Also in 2010, auto manufacturing exports totalled \$37.5 billion while auto manufacturing imports totalled \$30 billion, reflecting a trade surplus of \$7.5 billion. In 2008, the Canadian light-duty and heavy-duty vehicle manufacturing sector accounted for about 16% of North American vehicle production, and domestic sales represented 10% of the North American market.<sup>12</sup>

### 3. Issues

Greenhouse gases are primary contributors to climate change. The most significant sources of anthropogenic GHG emissions are a result of the combustion of fossil fuels, including gasoline and diesel fuel. Anthropogenic emissions of GHGs have been increasing significantly since the industrial revolution. This trend is likely to continue unless significant action is taken. In Canada, 80% of total national GHG emissions are associated with the production and consumption of fossil fuels for energy purposes.<sup>13</sup> Canada is a vast country with a diverse climate, which makes the impacts of climate change all the more important.

suivi une période de commentaires officielle de 75 jours. Environnement Canada a pris en considération l'ensemble des commentaires reçus au cours de cette période de commentaires dans le cadre de l'élaboration du règlement modifié.

Le secteur de la fabrication automobile comprend la fabrication de véhicules automobiles et la fabrication de carrosseries, de remorques et de pièces de véhicules automobiles. Le secteur de la fabrication automobile est le plus grand secteur de fabrication du Canada, il est très intégré aux secteurs de la fabrication automobile des États-Unis et du Mexique et il exige une forte intensité de main-d'œuvre et de capital. En 2010, le secteur canadien de l'automobile comptait 109 300 travailleurs. Quatre-vingt-deux pour cent des postes se trouvaient en Ontario. On compte 332 000 travailleurs additionnels dans le marché secondaire et chez les concessionnaires partout au pays.

En 2010, le secteur de la fabrication automobile représentait plus de 12 % du produit intérieur brut provenant de la fabrication et 1,5 % de la totalité du produit intérieur brut du Canada<sup>9</sup>. Le Canada exporte aux États-Unis presque 90 % des véhicules produits au Canada<sup>10</sup>. Les assembleurs canadiens axés sur l'exportation comprennent General Motors, Ford, Chrysler, Toyota et Honda.

Dans l'ensemble du secteur de la fabrication automobile, le secteur de la fabrication de voitures et de véhicules automobiles légers<sup>11</sup> employait directement environ 29 000 personnes en 2010. Également en 2010, les exportations dans le domaine de la fabrication automobile s'élevaient à 37,5 milliards de dollars, alors que les importations s'élevaient à 30 milliards de dollars, ce qui représente un excédent commercial de 7,5 milliards de dollars. En 2008, le secteur canadien de la fabrication des véhicules légers et des véhicules lourds représentait environ 16 % de la production de véhicules en Amérique du Nord, et les ventes nationales représentaient 10 % du marché nord-américain<sup>12</sup>.

### 3. Enjeux

Les GES sont la cause principale des changements climatiques. Les sources les plus importantes d'émissions anthropiques de ces gaz proviennent de la combustion de combustibles fossiles, y compris l'essence et le diesel. Les émissions anthropiques de GES ont considérablement augmenté depuis la révolution industrielle. En l'absence de mesures importantes, il est probable que cette tendance se poursuivra. Au Canada, 80 % des émissions totales de GES au niveau national sont associés à la production et à la consommation de combustibles fossiles à des fins énergétiques<sup>13</sup>. Le Canada est un pays vaste qui jouit d'un climat diversifié, ce qui rend l'impact des changements climatiques d'autant plus important.

<sup>9</sup> For the purposes of this report, the automobile and light-duty motor vehicle manufacturing (NAICS 33611) sector most closely reflects the regulated sector. However, GDP figures were unavailable for NAICS 33611. GDP figures presented for reference reflect the entire auto sector, including NAICS 3361, motor vehicle manufacturing; NAICS 3362, motor vehicle body and trailer manufacturing; and NAICS 3363, motor vehicle parts manufacturing.

<sup>10</sup> Industry Canada, Canadian Industry Statistics, NAICS 3361: [www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361inte.html#int1](http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361inte.html#int1).

<sup>11</sup> Details for NAICS Code 33611 are available via the Industry Canada Web site at [www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html](http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html).

<sup>12</sup> Auto industry data referenced here courtesy of Wards Auto Info Bank: [www.wardsauto.com](http://www.wardsauto.com).

<sup>13</sup> For information on domestic emissions of GHGs, see [www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=En&n=F2DB1FBE-1](http://www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=En&n=F2DB1FBE-1).

<sup>9</sup> Aux fins du présent document, le secteur « Fabrication de voitures et de véhicules automobiles légers » (SCIAN 33611) traduit le mieux le secteur réglementé. Cependant, les chiffres relatifs au produit intérieur brut provenant du groupe industriel 33611 du SCIAN n'étaient pas disponibles. Les chiffres relatifs au produit intérieur brut figurant dans le présent document en tant que référence représentent la totalité du secteur automobile, y compris le groupe industriel 3361 du SCIAN (Fabrication de véhicules automobiles), le groupe industriel 3362 (Fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles) et le groupe industriel 3363 (Fabrication de pièces pour véhicules automobiles).

<sup>10</sup> Industrie Canada. Statistiques relatives à l'industrie canadienne, groupe industriel 3361 du SCIAN : [www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361intf.html#int1](http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361intf.html#int1).

<sup>11</sup> Les détails du groupe industriel 33611 du SCIAN sont disponibles sur le site Web d'Industrie Canada à l'adresse suivante : [www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html](http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html).

<sup>12</sup> Ces données sur l'industrie automobile sont offertes gracieusement par Wards Auto Info Bank : [www.wardsauto.com](http://www.wardsauto.com) (en anglais seulement).

<sup>13</sup> Pour obtenir des renseignements sur les émissions nationales de GES, consultez le site Web suivant : [www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=F2DB1FBE-1](http://www.climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=F2DB1FBE-1).

According to the International Energy Agency, Canada's CO<sub>2</sub> emissions from fuel combustion in 2009 accounted for approximately 2% of global emissions. Canada's share of total global emissions, like that of other developed countries, is expected to continue to decline in the face of rapid emissions growth from developing countries.<sup>14</sup> In 2010, Canada's GHG emissions totalled 692 Mt. Canada is moving forward to regulate GHGs on a sector-by-sector basis, aligning with the United States where appropriate. The Government of Canada has started with the transportation and electricity sectors — two of the largest sources of Canadian emissions — and plans to move forward with regulations in partnership with other key economic sectors.

Transportation is a significant source of GHG emissions in Canada. In 2010,<sup>15</sup> 24% of total Canadian GHG emissions came from transportation sources (air, marine, rail, road and other modes). In that year, light-duty vehicles accounted for approximately 13% of Canada's total GHG emissions or 53% of transportation emissions. Given that there are over 18 million light-duty vehicles on Canadian roads, they are a major contributor to GHG emissions in Canada.<sup>16</sup>

#### 4. Objectives

The Government of Canada is taking action to reduce GHG emissions from new light-duty vehicles. The amended Regulations are a key initiative with the objective of addressing climate change, protecting the environment and supporting the deployment of technologies that reduce GHG emissions.

The Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council announced that "in addressing climate change, both Canada and the U.S. have implemented aggressive emissions targets in the transportation sector. Continuing progressive and aligned action to reduce GHGs from vehicles is a priority for both countries. There is an opportunity for regulators to work more closely with the aim of better synchronizing implementation of regulations and leveraging existing expertise."<sup>17</sup>

#### 5. Description

##### *The amended Regulations*

The Government of Canada is establishing more stringent GHG emission standards for light-duty vehicles of model years 2017 and beyond, in alignment with the U.S. EPA standards. Accordingly, Environment Canada has incorporated the U.S. EPA regulatory standards by reference (as amended from time to time) as the most efficient means of maintaining harmonized standards in Canada.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, les émissions de CO<sub>2</sub> du Canada provenant de la combustion de combustibles en 2009 représentaient environ 2 % des émissions mondiales. La part canadienne dans les émissions mondiales totales, comme celle d'autres pays développés, devrait continuer à décliner en raison de la croissance rapide des émissions des pays en développement<sup>14</sup>. En 2010, les émissions de GES du Canada totalisaient 692 Mt. Le Canada va de l'avant en vue de réglementer les GES secteur par secteur, en harmonisant sa réglementation avec celle des États-Unis, lorsque cela est indiqué. Le gouvernement du Canada a commencé par les secteurs des transports et de l'électricité, deux des plus importantes sources d'émissions canadiennes, et prévoit aller de l'avant en adoptant des règlements en partenariat avec d'autres secteurs clés de l'économie.

Le secteur des transports représente une source importante d'émissions de GES au Canada. En 2010<sup>15</sup>, 24 % des émissions canadiennes totales de GES provenaient du secteur des transports (transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et autres modes de transport). Au cours de cette même année, les véhicules légers représentent environ 13 % des émissions totales de GES au Canada, soit 53 % des émissions liées aux transports. Étant donné que plus de 18 millions de véhicules légers sont en circulation au Canada, ils contribuent dans une très grande mesure aux émissions de GES<sup>16</sup> au pays.

#### 4. Objectifs

Le gouvernement du Canada prend des mesures en vue de réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers neufs. Le règlement modifié est une initiative clé visant à atténuer les changements climatiques, à protéger l'environnement et à soutenir la mise en œuvre des technologies qui réduisent les émissions de GES.

Selon le plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis, « afin de lutter contre les changements climatiques, le Canada et les États-Unis ont établi des objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur des transports. La poursuite des efforts progressifs et harmonisés pour réduire les GES produits par les véhicules est une priorité des deux pays. Il est opportun que les responsables de la réglementation intensifient leurs efforts communs afin de mieux synchroniser la mise en œuvre de la réglementation et de tirer parti de l'expertise actuelle »<sup>17</sup>.

#### 5. Description

##### *Le règlement modifié*

Le gouvernement du Canada réglemente les émissions de GES provenant des véhicules légers de l'année de modèle 2017 et des années ultérieures en s'harmonisant avec les normes réglementaires de l'EPA des États-Unis. Par conséquent, Environnement Canada a décidé qu'une incorporation par renvoi des normes réglementaires de l'EPA (dans leur version éventuellement modifiée) est le moyen le plus efficace de maintenir l'harmonisation des normes canadiennes avec celles des États-Unis.

<sup>14</sup> [www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5](http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5)

<sup>15</sup> Canada's Emission Trends 2012: [www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5](http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5).

<sup>16</sup> [www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=EC8E75D0-1](http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=EC8E75D0-1)

<sup>17</sup> Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council: [www.actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory-cooperation-council#s4.4](http://www.actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory-cooperation-council#s4.4).

<sup>14</sup> [www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5](http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5)

<sup>15</sup> Tendances en matière d'émissions au Canada 2012 : [www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5](http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5).

<sup>16</sup> [www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=EC8E75D0-1](http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=EC8E75D0-1)

<sup>17</sup> Le plan d'action conjoint pour le Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis : [www.actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-cooperation](http://www.actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-cooperation).

The amended Regulations build on the expected GHG emission reductions from the current Regulations. The current Regulations, for the first time, established progressively more stringent GHG emission standards for new light-duty vehicles in Canada for the 2011–2016 model years. The amended Regulations, like the current Regulations, have been developed in collaboration with the U.S. EPA in a manner that is consistent with the authorities provided under CEPA 1999.<sup>18</sup> Similar to the current Regulations (i.e. for model years 2011 to 2016), the amended Regulations establish progressively more stringent annual fleet average emission standards over the 2017 to 2025 model years while providing companies with flexibility mechanisms to allow them to comply in a cost-effective manner.

#### *Applicability*

The amended Regulations continue to apply to companies that manufacture or import new light-duty vehicles into Canada for the purpose of sale.

As of the coming into force of the amended Regulations, companies have the option of excluding emergency vehicles<sup>19</sup> from calculations of both the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards and fleet average carbon-related emission values. These vehicles are not subject to the prescribed emission standards for nitrous oxide (N<sub>2</sub>O) and methane (CH<sub>4</sub>). This option is provided to recognize the fact that emergency vehicles play a role in society that requires that the primary factor in technology application decisions regarding the vehicles be the operational and performance requirements.

Starting in model year 2017, any company that manufactures or imports fewer than 750 vehicles per year — calculated as a three-year rolling average — is not subject to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards. This also applies to new small volume companies that manufacture or import fewer than 750 vehicles per year in their first, second and third model years in the Canadian market. If a company's three-year rolling average exceeds the prescribed 750-vehicle limit, that company becomes subject to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards in a future model year, determined by the amount by which the three-year rolling average exceeds the 750-vehicle limit. If the three-year rolling average is greater than 750, but less than 7 500, the company becomes subject to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards in the second model year following the last model year used to establish the average number. If the three-year rolling average is equal to or greater than 7 500, the company becomes subject to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards in the model year after the last model year used to establish the average number. If a company manufactures or imports fewer than 750 vehicles in its first model year in the Canadian market, but manufactures or imports more than 750 in its second model year, it will be required to comply with the CO<sub>2</sub>e emission standards in that second model year.

Le règlement modifié s'appuie sur les réductions des émissions de GES prévues avec le règlement actuel. Pour la première fois, le règlement actuel a établi des normes de plus en plus strictes visant les émissions de GES de nouveaux véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016. Le règlement modifié, à l'instar du règlement actuel, a été élaboré en collaboration avec l'EPA des États-Unis conformément aux pouvoirs conférés en vertu de la LCPE (1999)<sup>18</sup>. Semblable au règlement actuel (qui vise les années de modèle 2011 à 2016), le règlement modifié établit des normes moyennes annuelles d'émissions provenant des parcs de plus en plus strictes pour les années de modèle 2017 à 2025, tout en offrant aux entreprises des mécanismes de flexibilité qui leur permettent d'être conformes de façon rentable.

#### *Applicabilité*

Le règlement modifié continue de s'appliquer aux entreprises qui fabriquent ou qui importent des véhicules légers neufs au Canada en vue de les vendre.

À compter de l'entrée en vigueur du règlement modifié, les entreprises ont la possibilité d'exclure les véhicules d'urgence<sup>19</sup> des calculs des normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs et des valeurs des émissions de gaz liées au carbone provenant des parcs. En outre, ces véhicules ne sont pas assujettis aux normes relatives aux émissions prescrites pour l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O) et le méthane (CH<sub>4</sub>). Cette option est offerte afin de reconnaître le fait que les véhicules d'urgence occupent une fonction d'une importance telle que la décision d'intégrer ou non une technologie dans ces véhicules doit avant tout prendre en compte les besoins opérationnels et les exigences en matière de rendement.

À compter de l'année de modèle 2017, toute entreprise qui fabrique ou qui importe moins de 750 véhicules par année (quantité calculée sous forme d'une moyenne mobile sur trois ans) n'est pas assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs. Cette règle s'applique également aux nouvelles entreprises à faibles volumes qui fabriquent ou importent moins de 750 véhicules par an au cours de leur première, de leur deuxième et de leur troisième année de modèle sur le marché canadien. Si la moyenne mobile sur trois ans de l'entreprise dépasse la limite prescrite de 750 véhicules, l'entreprise devient assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs pour une année de modèle ultérieure qui est déterminée par le nombre de véhicules par lequel la moyenne mobile sur trois ans dépasse la limite des 750 véhicules. Si la moyenne mobile sur trois ans est supérieure à 750, mais inférieure à 7 500, l'entreprise devient assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs pour la deuxième année de modèle suivant la dernière année de modèle utilisée pour établir la moyenne. Si la moyenne mobile sur trois ans est égale ou supérieure à 7 500, l'entreprise devient assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs avec l'année de modèle qui suit la dernière année de modèle utilisée pour établir la moyenne. Si une entreprise a fabriqué ou importé moins de 750 véhicules pendant sa première année de modèle sur le marché canadien, mais qu'elle a fabriqué ou importé plus de 750 véhicules pendant sa deuxième année de modèle, elle doit se conformer aux normes relatives aux émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour cette seconde année de modèle.

<sup>18</sup> The Regulatory Cooperation Council recognized the current Regulations as an example of our strong record of achievement in cooperating with the United States ([www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=3934](http://www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=3934)).

<sup>19</sup> "Emergency vehicle" means a vehicle that is manufactured primarily for use as an ambulance or a police vehicle.

<sup>18</sup> Le Conseil de coopération en matière de réglementation a reconnu que le règlement actuel est un exemple de notre solide bilan de réalisations en matière de coopération avec les États-Unis ([www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=3934](http://www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=3934)).

<sup>19</sup> On entend par « véhicule d'urgence » un véhicule qui est principalement fabriqué en vue d'être utilisé comme ambulance ou véhicule de police.

The companies that compose this category are typically importers of high-performance vehicles in a niche market. While these vehicles emit higher levels of CO<sub>2</sub> compared to the average light-duty vehicle, the volumes of these vehicles that enter Canada on an annual basis are sufficiently small to make their impact on total light-duty vehicle GHG emissions negligible. Further, these companies typically offer a very limited range of vehicles, which makes compliance with fleet average CO<sub>2</sub> emission standards very challenging. Environment Canada intends to monitor these companies and the technologies present on their vehicles to determine if any future regulatory amendments are required.

While any such companies are not subject to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards, they continue to be subject to the prescribed emission standards for N<sub>2</sub>O and CH<sub>4</sub>.

### **GHG emission standards**

Under the amended Regulations, each company is required to comply with unique fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards based on the mix of light-duty vehicles that it imports or manufactures for sale in Canada, as is the case with the current Regulations. Each company's annual fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards are determined based on the CO<sub>2</sub>e emission target values that are a function of the size of vehicles and the number of vehicles in the company's fleets in the associated model year. The size of each vehicle is based on the vehicle's "footprint" attribute, namely the area calculated by multiplying the distance between the left and right tires by the distance between the axles.

For passenger automobiles of model years 2017 through 2025, the CO<sub>2</sub>e emission target values for vehicles of a given footprint will be reduced on average by 5% per year, initially referenced to the model year 2016 standard and continuing through model year 2025. In recognition of the fact that most light trucks face more significant CO<sub>2</sub>e emission reduction challenges than typical passenger automobiles due to the utility function they serve in the transportation system, the CO<sub>2</sub>e emission target values for light trucks will initially decrease at a lower average annual rate — 3.5% per year — than those for passenger automobiles in model years 2017 through 2021. For model years 2022 through 2025, the CO<sub>2</sub>e emission target values for light trucks will be reduced on average by 5% per year. Since a company's applicable fleet average GHG emission standards in a given model year are calculated using these target values, they become proportionately more stringent with each model year depending on the company's fleet mix.

The U.S. EPA has finalized these same progressively stringent standards for model years 2017 to 2025. Establishing these future emission standards over this regulatory period provides certainty that society will benefit from the long-term benefits associated with lower GHG emissions from light-duty vehicles and that the auto industry will benefit from long-term regulatory certainty. These standards have been established based on comprehensive

Les entreprises qui font partie de cette catégorie sont typiquement des importateurs de véhicules haute performance dans un créneau spécialisé. Bien que ces véhicules émettent des niveaux plus élevés de CO<sub>2</sub> par rapport à la moyenne des véhicules légers, les volumes de ces véhicules qui entrent au Canada chaque année sont suffisamment faibles pour rendre négligeable leur incidence sur les émissions totales de GES attribuables aux véhicules légers. De plus, ces entreprises offrent habituellement une gamme de véhicules très limitée, ce qui rendrait la conformité avec les normes moyennes d'émissions de CO<sub>2</sub> provenant de leurs parcs très difficile. Environnement Canada a l'intention de surveiller ces entreprises et les technologies dont sont équipés leurs véhicules afin de déterminer si des modifications devraient être à l'avenir apportées à la réglementation.

Bien que de telles entreprises ne soient pas assujetties aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant de leurs parcs, elles continuent d'être assujetties aux normes prescrites d'émissions de N<sub>2</sub>O et de CH<sub>4</sub>.

### **Normes d'émissions de GES**

Dans le cadre du règlement modifié, chaque entreprise est tenue de respecter des normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> propres à ses parcs et basées sur les véhicules légers qu'elle importe ou fabrique en vue de les vendre au Canada, comme c'est le cas avec le règlement actuel. Les normes moyennes annuelles de chaque entreprise relatives aux émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant de ses parcs sont déterminées en fonction des valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>, lesquelles dépendent de la taille et du nombre des véhicules qui composent les parcs de l'entreprise pour l'année de modèle concernée. La taille de chaque véhicule est basée sur l'« empreinte » du véhicule, c'est-à-dire la surface calculée en multipliant la distance entre le pneu gauche et le pneu droit par la distance entre les essieux.

Pour les automobiles à passagers des années de modèle 2017 à 2025, la valeur cible d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> applicable à un véhicule d'une empreinte donnée est réduite en moyenne de 5 % par année, en prenant initialement pour référence les normes de l'année de modèle 2016, puis en poursuivant ainsi jusqu'à l'année de modèle 2025. Tenant compte du fait que la plupart des camions légers doivent relever des défis plus importants en matière d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> que les automobiles à passagers typiques en raison des fonctions utilitaires qu'ils offrent, les valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour les camions légers sont réduites à un taux annuel moindre par rapport à celles des automobiles à passagers, à savoir 3,5 % par année, au cours des années de modèle 2017 à 2021. En ce qui concerne les années de modèle 2022 à 2025, les valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> des camions légers sont réduites en moyenne de 5 % par année. Étant donné que les normes moyennes applicables d'émissions de GES provenant des parcs d'une entreprise pour une année de modèle donnée sont calculées en fonction de ces valeurs cibles, elles deviennent de plus en plus strictes au fur et à mesure des années de modèle, en fonction de la combinaison du parc de l'entreprise.

L'EPA des États-Unis a établi ces mêmes normes, qui deviennent de plus en plus strictes pour les années de modèle 2017 à 2025. L'établissement de ces normes d'émissions futures sur cette période réglementaire permet de garantir que la société profitera des avantages à long terme associés à des émissions de GES plus faibles provenant des véhicules légers et que l'industrie automobile profitera d'une certitude réglementaire à long terme. Ces normes



analysis, using the best available data regarding future sales volumes and technology forecasts.

In recognition of the particularly long time frame associated with setting standards for 2022 to 2025, the U.S. EPA has also committed to undertaking a mid-term evaluation process to confirm the appropriateness of the final standards for those four model years. According to this commitment, the U.S. EPA is expected to finalize the mid-term evaluation by April 1, 2018, taking into account the best available data at that time to reassess those standards and, subsequently, make any regulatory adjustments warranted by the outcomes.

Environment Canada will collaborate with the U.S. EPA on technical studies and research to inform this U.S.-led mid-term evaluation. This collaboration will include partnerships on studies relevant to both countries. Environment Canada will also undertake consultations with Canadian stakeholders during the mid-term review process. Environment Canada also intends to undertake a review of the impacts associated with any new standard that could possibly result from the U.S. mid-term evaluation in order to inform the path forward.

As is the case with the current Regulations, the amended Regulations continue to prescribe standards for non-CO<sub>2</sub> GHG emissions, namely N<sub>2</sub>O and CH<sub>4</sub>. While the emissions of these substances are small in comparison with CO<sub>2</sub> on a volume basis, they have greater global warming potential than CO<sub>2</sub>; therefore, they also require control limits. The amended Regulations allow companies to elect to comply with the standards in each model year in one of three ways, by

- demonstrating in its end of model year report that all new light-duty vehicles in its fleets emit less than the prescribed separate standards for N<sub>2</sub>O and CH<sub>4</sub>;
- including, as CO<sub>2</sub>e, all N<sub>2</sub>O and CH<sub>4</sub> emissions from the light-duty vehicles in its fleets when calculating its carbon-related exhaust emission values for submission in its end of model year report; or
- reporting, for individual test groups, N<sub>2</sub>O and/or CH<sub>4</sub> emission values that are higher than the prescribed standards and subsequently
  - (a) calculating an associated CO<sub>2</sub>e deficit that accounts for the difference between the higher emission value(s) and the prescribed standards; and
  - (b) including the result(s) in the calculation of its carbon-related exhaust emission values.

### **Compliance flexibility**

The amended Regulations provide companies with flexibility to design cost-effective compliance strategies. For example, the GHG emission credit system included in the current Regulations continues to provide companies with the option to obtain credits in model years in which they perform better than the prescribed standards and use them to offset deficits in model years in which they do not achieve the prescribed standards. Companies may obtain these credits based on their own performance or they may obtain them through transactions with other companies with an available credit surplus.

ont été établies en fonction d'une analyse globale qui a recours aux meilleures données disponibles sur les volumes de vente futurs et aux meilleures prévisions en matière de technologie.

Tenant compte de la période particulièrement longue associée à la mise en place des normes de 2022 à 2025, l'EPA s'est également engagée à entreprendre un processus d'évaluation de mi-mandat afin de confirmer la pertinence des normes définitives pour ces quatre dernières années de modèle. Conformément à cet engagement, l'EPA prévoit compléter l'évaluation de mi-mandat d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2018, laquelle tiendra compte des meilleures données disponibles à ce moment-là pour réévaluer ces normes; par la suite, l'EPA prévoit apporter toute modification réglementaire justifiée par les résultats de l'évaluation.

Environnement Canada travaillera en collaboration avec l'EPA sur les études et la recherche techniques nécessaires pour orienter cette évaluation de mi-mandat dirigée par les États-Unis. Cette collaboration comprendra des partenariats sur les études pertinentes pour les deux pays. Environnement Canada prévoit entreprendre des consultations officielles avec les intervenants canadiens durant le processus d'évaluation de mi-mandat. Environnement Canada prévoit également entreprendre un examen des répercussions de toute proposition de nouvelles normes découlant de l'évaluation de mi-mandat des États-Unis, afin d'éclairer la marche à suivre.

Comme c'est le cas avec le règlement actuel, le règlement modifié continue de prescrire les normes relatives aux émissions de GES autres que le CO<sub>2</sub>, à savoir le N<sub>2</sub>O et le CH<sub>4</sub>. Bien que les émissions de ces substances soient minimales par rapport aux émissions de CO<sub>2</sub> du point de vue du volume, ces substances présentent un potentiel plus important de réchauffement planétaire que le CO<sub>2</sub> et nécessitent par conséquent d'être contrôlées. Le règlement modifié permet aux entreprises de choisir de se conformer aux normes pour chaque année de modèle de l'une des trois façons suivantes :

- en démontrant dans leur rapport de fin d'année de modèle que les émissions de N<sub>2</sub>O et de CH<sub>4</sub> de tous les véhicules légers neufs de leur parc sont inférieures aux normes prescrites pour chacune de ces substances;
- en incluant, en équivalent CO<sub>2</sub>, toutes les émissions de N<sub>2</sub>O et de CH<sub>4</sub> provenant des véhicules légers de leur parc dans le calcul des valeurs des émissions de gaz d'échappement liées au carbone à soumettre dans leur rapport de fin d'année de modèle;
- en déclarant, pour chaque groupe d'essai, les valeurs d'émissions de N<sub>2</sub>O ou de CH<sub>4</sub> qui sont supérieures aux normes prescrites, puis :
  - a) en calculant un déficit associé d'équivalent CO<sub>2</sub> qui tient compte de la différence entre les valeurs d'émission plus élevées et les normes prescrites;
  - b) en incluant les résultats dans le calcul des valeurs des émissions de gaz d'échappement liées au carbone.

### **Souplesse en matière de conformité**

Le règlement modifié offre aux entreprises la flexibilité de concevoir des stratégies de conformité rentables. Par exemple, le système de points d'émissions de GES inclus dans le règlement actuel est maintenu et offre aux entreprises la possibilité d'obtenir des points au cours des années de modèle pendant lesquelles elles obtiennent de meilleurs résultats que les normes prescrites et d'utiliser ceux-ci pour compenser les déficits des années de modèle au cours desquelles elles ne respectent pas les normes prescrites. Les entreprises peuvent recevoir ces points en fonction de leur rendement ou peuvent les obtenir en transigeant avec d'autres entreprises qui présentent un excédent de points disponibles.

Vehicle emission allowances

In addition to the emission credit system, for model years 2017 and beyond, the following vehicle emission allowances that are included in the current Regulations continue to apply; however, the methodology for quantifying them has been updated to align it with the associated U.S. methodologies:

- Vehicle emission allowances for air-conditioning improvements, including refrigerant leakage reduction and system efficiency improvements:
  - In order to determine eligibility for its air conditioning efficiency credits, the recent amendments implemented by the U.S. EPA to its light-duty vehicle GHG emission standards allow companies to elect, for model years 2014 to 2016, to follow a new test procedure: AC17.<sup>20</sup> If this test procedure is not used, the company must use the prescribed Air Conditioning Idle Test Procedure to determine eligibility. Starting in model year 2017, the AC17 test procedure must be used by companies to determine eligibility for these credits; and
  - The current Regulations allow companies to elect to calculate an allowance for improving air conditioning system efficiency — the methodology for this calculation is incorporated by reference to the U.S. *Code of Federal Regulations* (CFR).
- Vehicle emission allowances for innovative technologies whose GHG-reducing impacts are not captured under prescribed city/highway emission tests:
  - As of the coming into force of the amended Regulations, any company electing to calculate allowances for innovative technologies is required to provide evidence of the U.S. EPA decision to accept the company's test methodology as legitimately representing the GHG emissions reduction associated with the technology in question. In the case that a test methodology for innovative technologies is not approved by the U.S. EPA, the amended Regulations allow a company to provide the Minister with evidence demonstrating that an alternative test procedure (to the five-cycle test methodology) more accurately represents the reductions resulting from a Canada-unique innovative technology; and
  - Starting in model year 2014, the amended Regulations allow companies to elect to calculate allowances for innovative technologies by referencing prescribed values (grams of carbon dioxide equivalent per mile) associated with certain common innovative technologies incorporated by reference to the U.S. regulations. The maximum allowance that can be calculated by each company is constrained by the same maximum credit limitation prescribed in the U.S. regulations.

<sup>20</sup> The AC17 test procedure (U.S. *Code of Federal Regulations*, Title 40, Section 86.167) is an improvement upon the existing Air Conditioning Idle Test Procedure in that it is more rigorous, it is repeatable and it provides sufficient accuracy to quantify the magnitude of any system efficiency improvements. While the Air Conditioning Idle Test Procedure can be used to identify that an efficiency improvement exists, it is incapable of reliably determining the associated magnitude.

Allocations d'émission des véhicules

Outre le système de points d'émissions, pour l'année de modèle 2017 et les années subséquentes, les allocations d'émissions des véhicules suivantes, qui sont incluses dans le règlement actuel, continuent de s'appliquer; cependant, la méthodologie servant à les quantifier a été mise à jour afin d'être harmonisée avec la méthodologie américaine :

- Les allocations d'émissions des véhicules pour des améliorations à la climatisation, notamment la réduction des fuites de frigorigènes et l'amélioration de l'efficacité du système :
  - Pour déterminer l'admissibilité aux points associés à l'efficacité de la climatisation, les récentes modifications apportées par l'EPA à ses normes d'émissions de GES pour les véhicules légers permettent aux entreprises de choisir de suivre la nouvelle méthode d'essai AC17<sup>20</sup> pour les années de modèle 2014 à 2016. Si cette méthode d'essai n'est pas utilisée, l'entreprise doit avoir recours à la méthode d'essai de la climatisation au ralenti (« Idle Test Procedure ») afin de déterminer l'admissibilité. À compter de l'année de modèle 2017, la méthode d'essai AC17 devra être suivie par les entreprises pour déterminer leur admissibilité à ces points.
  - Le règlement actuel permet aux entreprises de choisir de calculer un droit d'émission visant à l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation — la méthodologie de ce calcul est incorporée par renvoi au *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis.
- Les allocations d'émissions des véhicules relatives à des technologies innovatrices pour lesquelles les essais de contrôle des émissions en ville et sur route ne capturent pas les effets sur la réduction des émissions de GES :
  - À compter de l'entrée en vigueur du règlement modifié, les entreprises qui choisissent de calculer des allocations relatives à des technologies innovatrices sont tenues de fournir une attestation de la décision de l'EPA selon laquelle cet organisme reconnaît comme légitime la représentativité des résultats d'émissions de GES obtenus par la méthodologie d'essai de l'entreprise. Dans le cas où la méthodologie d'essai n'est pas homologuée par l'EPA, le règlement modifié permet à une entreprise de fournir au ministre une justification démontrant que la nouvelle procédure d'essai (autre que la méthodologie d'essai à cinq cycles) permet d'estimer plus fidèlement les réductions découlant d'une technologie innovatrice propre au Canada.
  - À partir de l'année de modèle 2014, le règlement modifié permet aux entreprises de choisir de calculer des allocations relatives à des technologies innovatrices en utilisant des valeurs prescrites, par incorporation par renvoi au règlement américain (en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille), associées à certaines technologies innovatrices courantes. Les allocations maximales pouvant être calculées par chaque entreprise sont soumises aux mêmes limites maximales de points que celles qui sont prescrites dans le règlement américain.

<sup>20</sup> La méthode d'essai AC17 (*Code of Federal Regulations* des États-Unis, Title 40, article 86.167) est une amélioration de la méthode d'essai de la climatisation au ralenti actuelle, car elle est plus rigoureuse et reproductible et elle fournit une exactitude suffisante pour quantifier l'ampleur de toute amélioration de l'efficacité d'un système. Bien qu'il soit possible d'utiliser la méthode d'essai de la climatisation au ralenti pour déterminer qu'une amélioration de l'efficacité est produite, cette méthode ne permet pas de déterminer de façon fiable l'ampleur de cette amélioration.

The amended Regulations also include provisions that are intended to create a regulatory incentive for companies to bring certain vehicles or vehicle technologies to market. In general, these provisions allow a manufacturer or importer to report a carbon-related exhaust emission value for a model type that is lower than its measured value if it employs certain technologies. The amended Regulations include the following provisions.

*Vehicle emission adjustments for advanced technology vehicles: electric vehicles, plug-in hybrid electric vehicles, fuel cell vehicles*

Under the current Regulations, for the purpose of calculating its fleet average carbon-related exhaust emission values, a company must use a carbon-related exhaust emission value of 0 grams of CO<sub>2</sub>e per mile for any of its model types that are electric vehicles or fuel cell vehicles. For plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) model types, the 0 grams of CO<sub>2</sub>e per mile value must be used to represent the portion of driving for which electricity is used to propel the vehicles. The cumulative number of vehicles to which a company may apply the 0 grams of CO<sub>2</sub>e per mile value is limited to prescribed volume limits up to model year 2016.

The amended Regulations continue to allow companies to use the 0 grams of CO<sub>2</sub>e per mile value for these vehicles. There are no cumulative volume limits applicable to fleets of model years 2017 to 2021. Cumulative volume limits apply to the total number of these vehicles to which the 0 grams of CO<sub>2</sub>e per mile value can be used in model years 2022 to 2025. The amended Regulations require companies that exceed the prescribed cumulative volume limits for advanced technology vehicles to estimate and report an equivalent carbon-related emission value of the portion of driving for which electricity is used, for any model types associated with the volume of vehicles in surplus of the prescribed limits.

*Volume multiplier for advanced technology vehicles, natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles*

Under the current Regulations companies may also, for the purpose of calculating their fleet average carbon-related exhaust emission values, elect to multiply the total number of advanced technology vehicles (electric vehicles, plug-in hybrid electric vehicles and fuel cell vehicles) in their fleets by a factor of 1.2. In order to incentivize the deployment of advanced technology vehicles, the amended Regulations allow companies to elect to multiply the total number of electric vehicles, plug-in hybrid-electric vehicles (PHEVs) and fuel cell vehicles, as well as natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles in their fleets by a prescribed factor for model years 2017 to 2025. This factor is dependent on the technology of the vehicle and the model year in which it was manufactured or imported. The prescribed factor for electric and fuel cell vehicles, as shown in Table 1, is 2.5 in 2017, phasing down to 1.5 in 2025; the prescribed factor for PHEVs is 2.1 in 2017, phasing down to 1.3 in 2025; the prescribed factor for natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles is 1.6 in 2017, phasing down to 1.3 in 2021. Starting in model year 2017, the prescribed factor for PHEVs is only available for use with those vehicles that have a minimum all-electric driving

Le règlement modifié comprend également des dispositions visant à créer un incitatif réglementaire pour les entreprises à présenter certains véhicules ou certaines technologies de véhicule sur le marché. En général, ces dispositions permettent à un fabricant ou à un importateur de déclarer une valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour un type de modèle inférieure à la valeur mesurée si le modèle est doté de certaines technologies. Le règlement modifié comprend les dispositions suivantes :

*Ajustements des émissions des véhicules à technologie de pointe, soient les véhicules électriques, les véhicules électriques hybrides rechargeables et les véhicules à pile à combustible*

En vertu du règlement actuel, pour calculer les valeurs d'émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone provenant de son parc, une entreprise doit utiliser une valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone de 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille pour les types de modèles de véhicules électriques ou à pile à combustible. Pour les types de modèles de véhicule électriques hybrides rechargeables, la valeur de 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille doit être utilisée pour représenter la partie de la conduite pour laquelle de l'électricité sert à propulser le véhicule. Le nombre cumulatif de véhicules auxquels une entreprise peut appliquer la valeur de 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille est restreint aux limites de volume prescrites, jusqu'à l'année de modèle 2016.

Le règlement modifié continue de permettre aux entreprises d'utiliser la valeur de 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille pour ces véhicules. Aucune limite cumulative de volume ne s'applique aux parcs des années de modèle 2017 à 2021. Des limites cumulatives de volume s'appliquent au nombre total de véhicules pour lesquels la valeur de 0 gramme d'équivalent CO<sub>2</sub> par mille peut être utilisée dans les années de modèle 2022 à 2025. Le règlement modifié exige des entreprises qui dépassent les limites cumulatives de volume concernant les véhicules à technologie de pointe qu'elles estiment et déclarent une valeur équivalente d'émissions liées au carbone pour représenter la partie de la conduite pour laquelle de l'électricité est utilisée, pour tout type de modèle associé au volume de véhicules en sus des limites prescrites.

*Multiplicateur de volume pour les véhicules à technologie de pointe, les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel*

En vertu du règlement actuel, les entreprises peuvent, pour le calcul des valeurs moyennes d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone provenant de leur parc, choisir de multiplier le nombre total de véhicules à technologie de pointe (véhicules électriques, véhicules électriques hybrides rechargeables et véhicules à pile à combustible) par un facteur de 1,2. Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules à technologie de pointe, le règlement modifié permet aux entreprises de choisir de multiplier le nombre total de véhicules électriques, de véhicules électriques hybrides rechargeables, de véhicules à pile à combustible, mais aussi de véhicules à gaz naturel à double carburant et de véhicules au gaz naturel de leur parc par un facteur prescrit pour les années de modèle 2017 à 2025. Ce facteur dépend de la technologie du véhicule et de son année de modèle. Comme l'indique le tableau 1, le facteur prescrit pour les véhicules électriques et les véhicules à pile à combustible est de 2,5 en 2017, et passe progressivement à 1,5 en 2025; le facteur prescrit pour les véhicules électriques hybrides rechargeables est de 2,1 en 2017 et passe progressivement à 1,3 en 2025; le facteur prescrit pour les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel est de 1,6 en 2017 et passe

range that exceeds the prescribed limit of 16.4 km. Application of these prescribed factors increases the impact of these advanced technology vehicles in the calculation of company fleet-average carbon-related exhaust emission values.

The prescribed factors applicable to advanced technology vehicles shown in Table 1 are 0.5 higher than those that were found in the proposed Regulations. This change is meant to respond to comments received during the consultation period (see section 10) and also to better reflect the GHG intensity of the cleaner Canadian electricity generation, in comparison to the United States' electricity generation. This means that the amended Regulations recognize that Canadian electric vehicles will emit fewer upstream GHG emissions than the same vehicles used in the United States. The short-term impact of the added flexibility is that companies that sell advanced technology vehicles will report more credits in their end of model year report.

**Table 1: Volume multiplier for advanced technology vehicles, natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles**

Model Year	Electric and Fuel Cell Vehicles	PHEVs	Natural Gas Dual Fuel Vehicles and Dedicated Natural Gas Vehicles
2017	2.5	2.1	1.6
2018	2.5	2.1	1.6
2019	2.5	2.1	1.6
2020	2.25	1.95	1.45
2021	2.0	1.8	1.3
2022-2025	1.5	1.3	1.0

*Vehicle emission adjustments for the use of hybrid technologies on full-size pick-up trucks*

The amended Regulations allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance associated with the presence of hybrid technology on full-size pick-up trucks. This flexibility is meant to incentivize greater hybridization among vehicles that can serve some utility function in the Canadian marketplace. However, such a choice can only be made if that technology is present on a minimum percentage of that company's fleet of full-size pick-up trucks that is equal to or greater than the prescribed penetration rate associated with that model year (see Table 2). The penetration rate depends on the model year in question and the level of hybridization (i.e. mild<sup>21</sup> or strong<sup>22</sup> hybrid electric technology as shown in Table 2).

<sup>21</sup> "Mild hybrid electric technology" means a technology that has start/stop capability and regenerative braking capability, where the recaptured braking energy is at least 15% but less than 65% of the total braking energy.

<sup>22</sup> "Strong hybrid electric technology" means a technology that has start/stop capability and regenerative braking capability, where the recaptured braking energy is at least 65% of the total braking energy.

progressivement à 1,3 en 2021. À compter de l'année de modèle 2017, le facteur prescrit pour les véhicules électriques hybrides rechargeables ne peut être appliqué qu'aux véhicules dotés d'une autonomie tout électrique minimale qui dépasse la limite prescrite de 16,4 km. L'application de ces facteurs prescrits augmente l'incidence de ces véhicules à technologie de pointe dans le calcul des valeurs moyennes d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone provenant des parcs des entreprises.

Les facteurs prescrits applicables aux véhicules à technologie de pointe indiqués dans le tableau 1 sont plus élevés de 0,5 par rapport à ceux qui étaient inclus dans le projet de règlement. Ce changement a pour but de répondre aux commentaires reçus durant la période de consultation (voir le chapitre 10) et également de mieux refléter l'intensité des GES de la production d'électricité du Canada, comparativement à celle des États-Unis. Ainsi, le règlement modifié reconnaît que les véhicules électriques canadiens contribuent d'une façon plus modérée aux émissions de GES en amont que dans le cas où ces mêmes véhicules seraient utilisés aux États-Unis. À court terme, cette mesure de souplesse additionnelle fera en sorte que les entreprises qui vendent des véhicules à technologie de pointe inscriront plus de points dans leurs rapports de fin d'année de modèle.

**Tableau 1 : Multiplicateurs de volume pour les véhicules à technologie de pointe, les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel**

Année de modèle	Véhicules électriques ou à pile à combustible	Véhicules électriques hybrides rechargeables	Véhicules à gaz naturel à double carburant ou au gaz naturel
2017	2,5	2,1	1,6
2018	2,5	2,1	1,6
2019	2,5	2,1	1,6
2020	2,25	1,95	1,45
2021	2,0	1,8	1,3
2022-2025	1,5	1,3	1,0

*Ajustements des émissions pour l'utilisation de technologies hybrides sur les grosses camionnettes*

Le règlement modifié permet aux entreprises, à compter de l'année de modèle 2017, de choisir de calculer une allocation pour la présence de technologie hybride dans les grosses camionnettes. Cette mesure tente de fournir un incitatif à la commercialisation au Canada de véhicules hybrides qui remplissent des fonctions utilitaires. Toutefois, les entreprises ne peuvent faire un tel choix que si cette technologie est présente sur un pourcentage du parc de grosses camionnettes de l'entreprise égal ou supérieur au taux de pénétration prévu pour l'année de modèle en cause (voir le tableau 2). Le taux de pénétration dépend de l'année de modèle en cause et du type de technologie hybride (soit une technologie électrique hybride légère<sup>21</sup> ou une technologie électrique hybride complète<sup>22</sup>, tel que le décrit le tableau 2).

<sup>21</sup> Une « technologie électrique hybride légère » signifie une technologie qui comporte une capacité d'arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer au moins 15 %, mais moins de 65 % de l'énergie de freinage totale.

<sup>22</sup> « Une technologie électrique hybride complète » signifie une technologie qui comporte une capacité d'arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer au moins 65 % de l'énergie de freinage totale.

*Vehicle emission adjustments for full-size pick-up trucks that achieve a significant emission reduction below the applicable target*

The amended Regulations allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance for any model types that meet the definition of full-size pick-up trucks and have a carbon-related exhaust emission value that is greater than 80% and less than or equal to 85% of its carbon dioxide emission target value in that model year, calculated according to that model type’s footprint. However, such an election can only be made if the volume of vehicles that meet this condition comprises a percentage of that company’s full-size pick-up truck fleet that is equal to or larger than the prescribed penetration rate associated with that model year. The penetration rate depends on the model year in question as shown in Table 2.

**Table 2: Prescribed penetration rates for full-size pick-up trucks**

Model Year	Minimum Company % of Full-size Pick-up Trucks <sup>23</sup>		
	With Mild Hybrid Electric Technology	With Strong Hybrid Electric Technology	Emission Reduction Performance (Emission is > 80% and ≤ 85% of applicable target)
2017	20%	10%	15%
2018	30%		20%
2019	55%		28%
2020	70%		35%
2021	80%		40%
2022–2025	No allowance		No allowance

The amended Regulations also allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance for any model types that meet the definition of full-size pick-up trucks and have a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to 80% of its carbon dioxide emission target value in that model year, calculated according to that model type’s footprint. However, such an election can only be made if the volume of vehicles that meet this condition comprises a percentage of that company’s full-size pick-up truck fleet that is equal to or larger than 10% for model years 2017 to 2025.

Extended flexibility to intermediate volume companies

Intermediate volume companies<sup>24</sup> tend to operate in niche markets, with a small range of vehicle offerings. These companies sell moderate volumes of vehicles, with a relatively narrow range of GHG emission performance. Over the short term, intermediate volume companies are challenged to match the pace of fleet average GHG emission reductions of large companies. This was recognized during the development of the current Regulations and, to address this issue, an optional compliance flexibility referred to as “temporary optional fleets” was provided. Under these provisions, intermediate volume companies could elect to subject a portion of

<sup>23</sup> 2017–2021 penetration rates for mild hybrids are higher than those for strong hybrids given they are currently more common.

<sup>24</sup> Companies that manufactured or imported in total 750 or more, but fewer than 7 500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada.

*Ajustements des émissions des grosses camionnettes qui parviennent à réduire de façon importante leurs émissions sous la cible applicable*

Le règlement modifié permet aux entreprises, à compter de l’année de modèle 2017, de choisir de calculer une allocation pour tout type de modèle qui correspond à la définition d’une grosse camionnette et dont la valeur des émissions de gaz d’échappement liées au carbone est supérieure à 80 %, mais au plus de 85 % de sa valeur cible d’émissions de CO<sub>2</sub> pour l’année de modèle en cause, calculée en fonction de l’empreinte du type de modèle en question. Toutefois, les entreprises ne peuvent faire un tel choix que si le volume de véhicules qui répondent à cette condition comprend un pourcentage du parc de grosses camionnettes de l’entreprise égal ou supérieur au taux de pénétration prescrit associé à l’année de modèle en cause. Le taux de pénétration varie selon l’année de modèle, comme l’indique le tableau 2.

**Tableau 2 : Taux de pénétration prescrits pour les allocations relatives aux grosses camionnettes**

Année de modèle	% minimal de grosses camionnettes de l’entreprise <sup>23</sup>		
	Avec technologie électrique hybride légère	Avec technologie électrique hybride complète	Rendement en matière de réduction d’émissions (Émissions > 80 % et ≤ 85 % que la valeur cible applicable)
2017	20 %	10 %	15 %
2018	30 %		20 %
2019	55 %		28 %
2020	70 %		35 %
2021	80 %		40 %
2022–2025	Aucune allocation		Aucune allocation

Le règlement modifié permet aux entreprises, à compter de l’année de modèle 2017, de choisir de calculer une allocation pour tout type de modèle qui correspond à la définition d’une grosse camionnette et dont la valeur d’émissions de gaz d’échappement liées au carbone est inférieure ou égale à 80 % de sa valeur cible d’émissions de CO<sub>2</sub> pour l’année de modèle en cause, calculée en fonction de l’empreinte du type de modèle en question. Toutefois, les entreprises ne peuvent faire un tel choix que si le pourcentage de grosses camionnettes du parc de l’entreprise qui répondent à cette condition est égal ou supérieur à 10 % pour les années de modèle 2017 à 2025.

Prolongation de la flexibilité offerte aux entreprises à volumes moyens

Les entreprises à volumes moyens<sup>24</sup> ont tendance à être actives dans des marchés de produits spécialisés et à offrir une gamme limitée de véhicules. Ces entreprises vendent des volumes modérés de véhicules dont la plage de rendement des émissions de GES est relativement étroite. À court terme, les entreprises à volumes moyens éprouveraient certaines difficultés à suivre le rythme des grandes entreprises dans la réduction des émissions moyennes de GES provenant de leurs parcs. Cela a été pris en compte au cours de l’élaboration du règlement actuel et, pour résoudre ce problème, une flexibilité optionnelle en matière de conformité, appelée

<sup>23</sup> Les technologies électriques hybrides légères étant plus répandues, les taux de pénétration requis pour celles-ci sont plus élevés que ceux requis pour les technologies électriques hybrides complètes, pour les années de modèle 2017 à 2021.

<sup>24</sup> Les entreprises qui ont fabriqué ou importé, au total, au moins 750 mais moins de 7 500 automobiles à passagers et camions légers de l’année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada.

their fleets of light-duty vehicles to a less stringent standard than would otherwise apply. This temporary relief was provided to ease the transition for these companies into the regulatory program.

Under the current Regulations, these provisions are available to companies through to model year 2016, after which they will expire. In recognition of the fact that the fleet average GHG emission standards for model years 2017 to 2025 are sufficiently stringent to similarly challenge intermediate volume companies, the amended Regulations continue to provide compliance flexibilities to these companies. Any intermediate volume companies that were eligible to use temporary optional fleets for model year 2016 are allowed to follow an alternative schedule of annual emission standards for model years 2017 to 2020, as shown in Table 3. As of model year 2021, these companies will have to comply with the prescribed standard associated with the model year in question. Any company that elects to use the alternative schedule will not be permitted to sell any emission credits obtained against these standards to any other regulated company.

**Table 3: Alternative schedule of fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards for eligible intermediate volume companies**

Model Year	Applicable Fleet Average CO <sub>2</sub> e Emission Standard
2017	2016
2018	2016
2019	2018
2020	2019
2021	2021
2022	2022
2023	2023
2024	2024
2025	2025

#### *Emission credit system*

The current Regulations prescribe a lifetime of five model years for all obtained credits, after which those credits expire. In recognition of the stringency of the GHG emission standards for model years 2017 to 2025, as of the coming into force of the amended Regulations, the lifetime of any early action credits obtained in model year 2010 and credits obtained for model years 2011 to 2015 are extended such that they can be used to offset any deficits through model year 2021. From model year 2016, any credits obtained are subject to a five model year lifetime.<sup>25</sup>

Under the current Regulations, for model year 2011, each company is required to calculate its fleet average carbon-related exhaust

« parcs optionnels provisoires », a été prévue. En vertu de ces dispositions, les entreprises à volumes moyens peuvent choisir d'assujettir une partie de leurs parcs de véhicules légers à une norme moins sévère que celle qui serait autrement applicable. Ce soulagement temporaire a été prévu afin de faciliter le passage de ces entreprises au programme réglementaire.

En vertu du règlement actuel, ces dispositions peuvent être appliquées par les entreprises jusqu'à l'année de modèle 2016, après quoi elles arrivent à échéance. Compte tenu du fait que les normes moyennes d'émissions de GES provenant des parcs pour les années de modèle 2017 à 2025 sont suffisamment sévères pour poser des problèmes comparables aux entreprises à volumes moyens, le règlement modifié continue d'offrir des flexibilités en matière de conformité à ces entreprises. Toute entreprise à volumes moyens pour laquelle est autorisé le choix d'utiliser des parcs optionnels provisoires pour l'année de modèle 2016, est aussi autorisée à respecter une liste de normes annuelles d'émissions de rechange pour les années de modèle 2017 à 2020, comme l'indique le tableau 3. À compter de l'année de modèle 2021, ces entreprises doivent se conformer aux normes prescrites de l'année de modèle en cause. Il est interdit à toute entreprise qui choisit d'utiliser la liste de normes de rechange de vendre des points relatifs aux émissions obtenus en application de ces normes à toute autre entreprise assujettie au règlement.

**Tableau 3 : Normes moyennes de rechange relatives aux émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> provenant des parcs pour les entreprises à volumes moyens admissibles**

Année de modèle	Norme moyenne applicable d'émissions d'équivalent CO <sub>2</sub> provenant des parcs
2017	2016
2018	2016
2019	2018
2020	2019
2021	2021
2022	2022
2023	2023
2024	2024
2025	2025

#### *Système de points d'émissions*

Le règlement actuel prescrit une durée de vie de cinq années de modèle pour tous les points obtenus, après quoi les points arrivent à échéance. Compte tenu de la rigueur des normes relatives aux émissions de GES pour les années de modèle 2017 à 2025, la durée de vie des points d'action précoce obtenus pendant l'année de modèle 2010 et des points obtenus pour les années de modèle 2011 à 2015 est prolongée à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement modifié, de telle sorte que ces points pourront être utilisés pour compenser tout déficit jusqu'à l'année de modèle 2021. À compter de l'année de modèle 2016, les points obtenus sont assujettis à une durée de vie de cinq ans<sup>25</sup>.

En vertu du règlement actuel, pour l'année de modèle 2011, chaque entreprise doit calculer la valeur des émissions moyennes

<sup>25</sup> The five model year lifetime implies that credits obtained in model year 2017 can be used to offset deficits incurred up to and including model year 2022; credits obtained in model year 2018 can be used to offset deficits incurred up to and including model year 2023, etc.

<sup>25</sup> La durée de vie de cinq ans signifie que les points obtenus pour l'année de modèle 2017 peuvent être utilisés pour compenser les déficits enregistrés jusqu'à l'année de modèle 2022; les points obtenus pour l'année de modèle 2018 peuvent être utilisés pour compenser les déficits enregistrés jusqu'à l'année de modèle 2023, etc.

emission value by dividing 8 887 by its fleet average fuel economy value, calculated as follows:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

Where

- A is the fuel economy level of each model type;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

Under the U.S. fuel economy regulations, for model year 2011, each company is required to calculate its fleet average fuel economy using a different methodology of averaging, calculated as follows:

$$\frac{C}{\sum\left(\frac{B}{A}\right)}$$

Where

- A is the fuel economy level of each model type;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

While the Canadian and U.S. regulations prescribed consistent methodologies for companies to use when calculating model year 2011 fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards, as a result of the discrepancy described above, there was an inconsistency between the prescribed methodologies for companies to use when calculating model year 2011 fleet average carbon-related emission values. Following the Canadian methodology, companies reported lower fleet average carbon-related exhaust emission values than would have been reported had the averaging methodologies been consistent.

In order to take corrective action and ensure regulatory alignment with the United States, the amended Regulations prescribe a limit on the total number of obtained model year 2011 credits that each company can use to offset future model year deficits. The prescribed limit for each company will be equal to the number of credits it would have obtained if its fleet average carbon-related exhaust emissions had been calculated using the averaging methodology prescribed under the United States fuel economy regulations for model year 2011.

**Regulatory administration**

On January 18, 2012, the Government of Canada announced it would implement a “One-for-One” Rule to control the administrative burden that regulations place on business. Environment Canada has reviewed the administrative burden imposed by the current Regulations in an attempt to identify areas in which the burden could be reasonably reduced.

Under the current Regulations, companies are required to submit an annual preliminary model year report. Given that the annual preliminary report is not intended to establish company compliance with the Regulations, but rather to orient regulators as to the

de gaz d’échappement liées au carbone provenant de ses parcs en divisant le chiffre 8 887 par la valeur moyenne d’économie de carburant de son parc, calculée comme suit :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

- A est l’économie de carburant de chaque type de modèle;
- B représente le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C représente le nombre total de véhicules composant le parc.

En vertu du règlement américain sur l’économie de carburant, pour l’année de modèle 2011, chaque entreprise doit calculer l’économie de carburant moyenne de son parc à l’aide d’une méthodologie établissant une moyenne différente, calculée comme suit :

$$\frac{C}{\sum\left(\frac{B}{A}\right)}$$

où :

- A est l’économie de carburant de chaque type de modèle;
- B représente le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;
- C représente le nombre total de véhicules composant le parc.

Bien que les règlements canadien et américain prévoient des méthodologies uniformes qui doivent être utilisées par les entreprises pour calculer les normes moyennes d’émissions d’équivalent CO<sub>2</sub> provenant de leurs parcs pour l’année de modèle 2011, en raison de la différence de calcul décrite ci-dessus, une incohérence est apparue entre les méthodologies prescrites à utiliser par les entreprises pour calculer les valeurs moyennes d’émissions de gaz liées au carbone provenant de leurs parcs pour l’année de modèle 2011. Respectant la méthodologie canadienne, les entreprises ont déclaré des valeurs moyennes d’émissions de gaz d’échappement liées au carbone provenant de leurs parcs inférieures à celles qui auraient été déclarées si les méthodologies établissant la moyenne avaient été uniformes.

Pour prendre des mesures correctives et assurer l’harmonisation réglementaire avec les États-Unis, le règlement modifié prescrit une limite du nombre total de points obtenus pour l’année de modèle 2011 pouvant être utilisés par chaque entreprise pour compenser les déficits d’années de modèle futures. La limite fixée pour chaque entreprise est égale au nombre de points qu’elle aurait obtenus si les émissions moyennes de gaz d’échappement liées au carbone provenant de ses parcs avaient été calculées à l’aide de la méthodologie d’établissement de la moyenne prescrite en vertu du règlement américain sur l’économie de carburant pour l’année de modèle 2011.

**Administration du règlement**

Le 18 janvier 2012, le gouvernement du Canada a annoncé qu’il mettrait en œuvre la règle du « un pour un » afin de contrôler le fardeau administratif imposé aux entreprises par la réglementation. Environnement Canada a examiné le fardeau administratif imposé par le règlement actuel pour tenter de répertorier les domaines où ce fardeau pourrait raisonnablement être allégé.

En vertu du règlement actuel, les entreprises doivent soumettre un rapport préliminaire annuel pour l’année de modèle. Étant donné que le rapport préliminaire annuel ne vise pas à établir la conformité des entreprises avec le Règlement, mais plutôt à orienter

initial actions of the regulated companies during a model year, the regulatory administrative burden imposed by this provision was identified as an area that could be curbed without impacting the objectives and goals of the Regulations. As a result, Environment Canada has decided that, as of the coming into force of the amended Regulations, companies are no longer required to submit an annual preliminary model year report.

With regard to the end of model year report, the amended Regulations will be administered in a similar manner to the current Regulations, taking advantage of the existing reporting and compliance verification framework that has been implemented for model years 2011 to 2016.

In terms of quantifying vehicle emissions, the amended Regulations incorporate all of the same test methods and procedures as used in the United States. This provides clear direction to regulated companies and allows test data produced to demonstrate compliance under U.S. regulations to be used to demonstrate compliance in Canada.

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

### Status quo approach

The current Regulations are in force under the authority of CEPA 1999 to reduce GHG emissions from light-duty vehicles. These Regulations establish progressively stringent annual emission standards for new vehicles of the 2011 to 2016 model years which are aligned with those of the U.S. EPA. In the absence of amendments, the model year 2016 standards would apply to all future model years.

The final rulemaking for new standards in the United States for GHG emissions from new light-duty vehicles of model years 2017 through 2025 was published on August 28, 2012. A failure to implement more stringent annual standards in Canada beyond 2016 would create regulatory misalignment between Canada and the United States. Any misalignment would result in fewer environmental and consumer benefits and the possible increase in costs associated with the administration of different regulatory requirements in each country.

### Voluntary approach

Given that there are already regulations in force in both Canada and the United States to address GHG emissions from light-duty vehicles, a voluntary approach would represent a loss of benefits from maintaining regulatory alignment with the United States. Under a voluntary approach, it's possible that auto manufacturers and importers could use an unregulated Canadian market as an outlet for non-complying light-duty vehicles. This scenario would create regulatory uncertainty and reduce expected benefits for both consumers and the environment.

### Regulatory approach

Canada has a long-standing policy of aligning transportation emissions standards with those of the United States. Alignment provides significant environmental and economic benefits to Canada while minimizing costs to industry and consumers. There is an opportunity to build on the Government of Canada's successful development and implementation of the current Regulations and

les organismes de réglementation quant aux mesures initiales des entreprises réglementées au cours d'une année de modèle, le fardeau administratif imposé par cette disposition a été reconnu comme étant un domaine pouvant être restreint sans répercussion sur les objectifs et les buts du Règlement. Par conséquent, Environnement Canada a décidé que, à compter de l'entrée en vigueur du règlement modifié, les entreprises ne sont plus tenues de soumettre un rapport préliminaire annuel pour l'année de modèle.

En ce qui concerne le rapport de fin d'année de modèle, l'administration du règlement modifié se fera de manière semblable à celle du règlement actuel, tirant parti du cadre de vérification de la conformité et de production de rapports existant qui a été mis en œuvre pour les années de modèle 2011 à 2016.

Du point de vue de la quantification des émissions des véhicules, le règlement modifié intègre les mêmes méthodes et procédures d'essai que celles qui sont utilisées aux États-Unis. Cela fournit une orientation claire aux entreprises administrées et leur permet d'utiliser, pour démontrer leur conformité au Canada, les mêmes données d'essai que celles produites pour démontrer leur conformité avec le règlement américain.

## **6. Options réglementaires et non réglementaires considérées**

### Statu quo

Le règlement actuel est pris, en vertu de la LCPE (1999), afin de réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers. Ce règlement établit des normes d'émissions annuelles de plus en plus strictes pour les véhicules neufs des années de modèle 2011 à 2016 qui sont harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis. En l'absence de modifications, les normes de l'année de modèle 2016 viseraient toutes les années de modèle subséquentes.

Le règlement définitif précisant les nouvelles normes américaines en matière d'émissions de GES provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2017 à 2025 a été publié le 28 août 2012. L'absence de normes annuelles plus strictes au-delà de 2016 entraînerait un manquement à l'harmonisation réglementaire entre le Canada et les États-Unis. Tout manquement à l'harmonisation entraînerait une réduction des avantages pour l'environnement et pour les consommateurs, ainsi qu'une augmentation possible des coûts résultant de dispositions réglementaires différentes dans les deux pays.

### Approche volontaire

Étant donné que des règlements sur les émissions de GES provenant des véhicules légers sont déjà en vigueur au Canada et aux États-Unis, l'approche volontaire représenterait une perte des avantages liés au maintien de l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis. Dans le cadre d'une approche volontaire, il se pourrait que certains constructeurs et importateurs automobiles utilisent le marché canadien non réglementé comme débouché pour des véhicules légers non conformes. Ce scénario entraînerait une incertitude réglementaire et une réduction des avantages prévus pour les consommateurs et l'environnement.

### Approche réglementaire

Le Canada maintient de longue date une politique d'harmonisation de ses normes d'émissions provenant du transport avec celles des États-Unis. L'harmonisation procure des avantages importants pour l'environnement et pour l'économie au Canada, tout en minimisant les coûts à assumer par l'industrie et par les consommateurs. Une occasion se présente de s'appuyer sur la réussite du



move forward with progressively stringent annual GHG emission standards for model years 2017 through 2025.

Maintaining a common North American approach to regulating GHG emissions from vehicles of model year 2017 and beyond, not only benefits the environment, but also consumers and the competitiveness of the North American auto industry. Continuing to maintain regulatory alignment with the United States provides regulatory certainty and ensures common standards in both countries, which minimizes the administrative burden on Canadian companies. Common Canada-United States standards are important to preserve the competitiveness of the Canadian auto sector, due to the high level of integration within the industry.

## 7. Benefits and costs

An analysis of the benefits and costs of the amended Regulations was conducted in order to estimate and monetize the impacts of the regulatory initiative on stakeholders, including the Canadian public, industry, and government. Under this analysis, the estimated impacts of the amended Regulations are those which accrue from the incremental changes from the baseline 2016<sup>26</sup> standards (in the current Regulations) compared to the 2017–2025 model year vehicle standards (in the amended Regulations). The number of vehicles from each model year that are assumed to be in service originates from a light-duty vehicle sales forecast.<sup>27</sup> This analysis assumes a maximum vehicle lifetime of 26 years for cars and 31 years for light-duty trucks. Over this period, the population of these model year vehicles on the road decline over time to reflect normal vehicle retirements due to accidents and wear and tear. In total, the analysis measures costs and benefits under the Regulations over the period 2017 up to 2056, to reflect the lifetime survival for the cohort of nine model years (2017 to 2025).

### Summary

While the amended Regulations will impose costs on industry, consumers and Government, the benefits from reduced GHG emissions, coupled with substantial fuel savings and additional driving, will result in a significant net benefit over the lifetime of 2017 to 2025 model year light-duty vehicles.<sup>28</sup>

The present value of all benefits included in the analysis is estimated to be approximately \$60.3 billion, and the present value of all costs is estimated at approximately \$11.2 billion. The present value of the net benefits of the Regulations is \$49.0 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of over five to one.

gouvernement du Canada à élaborer et mettre en œuvre le règlement actuel et d'aller de l'avant avec des normes annuelles de plus en plus sévères relatives aux émissions de GES pour les années de modèle 2017 à 2025.

Le maintien d'une approche nord-américaine commune en matière de réglementation des émissions de GES provenant des véhicules de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures ne présente pas seulement des avantages pour l'environnement, mais également pour les consommateurs et la compétitivité de l'industrie automobile nord-américaine. Le maintien de l'harmonisation avec les États-Unis établit une certitude en matière de réglementation et garantit des normes communes dans les deux pays, réduisant ainsi au minimum le fardeau administratif imposé aux entreprises canadiennes. Des normes communes au Canada et aux États-Unis sont importantes pour préserver la compétitivité du secteur automobile canadien, en raison du haut niveau d'intégration au sein de l'industrie.

## 7. Avantages et coûts

Une analyse des avantages et des coûts du règlement modifié a été effectuée afin d'estimer et de monétiser les répercussions de l'initiative réglementaire sur les intervenants, notamment le public, l'industrie et le gouvernement canadiens. Dans le cadre de cette analyse, on estime les incidences du règlement modifié provenant des modifications différentielles des normes de référence<sup>26</sup> pour les véhicules de l'année de modèle 2016 (dans le règlement actuel) par rapport aux normes pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 (dans le règlement modifié). Le nombre de véhicules de chaque année de modèle qui sont présumés être en service provient d'une prévision des ventes de véhicules légers<sup>27</sup>. Cette analyse suppose une durée de vie maximale de 26 ans pour les voitures et de 31 ans pour les camions légers. Durant cette période, le nombre de véhicules de ces années de modèle sur les routes diminue au fil du temps, ce qui reflète les mises au rancart normales des véhicules dues aux accidents et à l'usure. Dans l'ensemble, l'analyse mesure les coûts et les avantages dans le cadre du règlement modifié sur la période allant de 2017 à 2056, afin de tenir compte de la durée de vie de la cohorte de neuf années de modèle (2017 à 2025).

### Résumé

Même si le règlement modifié imposera des coûts à l'industrie, aux consommateurs et au gouvernement, les avantages liés aux réductions d'émissions de GES, à des économies de carburant et à une conduite additionnelle substantielles entraîneront un avantage net considérable sur la durée de vie des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025<sup>28</sup>.

La valeur actuelle de tous les avantages inclus dans l'analyse devrait s'élever à environ 60,3 milliards de dollars et la valeur actuelle de tous les coûts est estimée à environ 11,2 milliards de dollars. La valeur actuelle des avantages nets provenant du Règlement atteint 49,0 milliards de dollars. Dans l'ensemble, les avantages totaux dépasseraient les coûts totaux selon un rapport de plus de cinq pour un.

<sup>26</sup> The baseline would include regulated standards for 2016 model year vehicles continuing in model year 2017 and later model years.

<sup>27</sup> *Sales and Forecast Sales Estimates for Passenger Cars and Light-Duty Trucks in Canada*, ENVIRON Inc. (ENVIRON) in December 2011 was used to estimate the 2017 to 2025 model year light-duty vehicle sales in Canada.

<sup>28</sup> Value of additional driving is equal to or greater than the additional cost of additional driving.

<sup>26</sup> Le scénario de référence comprendrait des normes réglementaires pour les véhicules de l'année de modèle 2016 qui s'appliqueraient aussi à l'année de modèle 2017 et aux années de modèle ultérieures.

<sup>27</sup> L'étude *Sales and Forecast Sales Estimates for Passenger Cars and Light-Duty Trucks in Canada* (décembre 2011), par ENVIRON Inc. (ENVIRON), a été utilisée afin d'estimer les ventes de véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

<sup>28</sup> La valeur de la conduite additionnelle est égale ou supérieure au coût supplémentaire de la conduite additionnelle.

Significant global environmental benefits are revealed in the analysis, with the reduction in GHG emissions estimated to be 174 Mt CO<sub>2</sub>e over the lifetime operation of 2017–2025 model year vehicle fleets, estimated at a present value of \$4.4 billion in benefits, using a social cost of carbon (SCC) present value (in 2013) of \$29.38 per tonne CO<sub>2</sub>e (in 2012 dollars), increasing over time.

#### Approach to benefit and cost estimates

The costs of the amended Regulations have been estimated using the output from the Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles (OMEGA),<sup>29</sup> originally developed by the U.S. EPA. Canadian data was applied to this output in order to estimate the impacts of the amended Regulations related to the Canadian fleet. The cost-benefit analysis (CBA) estimates the costs to producers of meeting company-unique fleet average GHG emission standards, based on the cost of applying GHG reducing technologies to their vehicles.

The amended Regulations will result in greater fuel efficiency for model year 2017 to 2025 light-duty vehicles, making driving cheaper and reducing GHG emissions to the benefit of all Canadians. A range of benefits to consumers should result from greater fuel efficiency: fuel savings, fewer trips to the gas station, and benefits from additional driving, all of which have been estimated and monetized.

The total benefits associated with increased fuel efficiency are estimated to be worth \$55.8 billion; \$50.1 billion of these benefits result from pre-tax fuel savings, \$4.0 billion from the value of additional driving, and \$1.7 billion from fewer refuelling trips. In addition, the benefits of reduced GHG emissions resulting from the amended Regulations are estimated to be \$4.4 billion. Total benefits from the amended Regulations are estimated to be \$60.3 billion. Both costs and benefits are increased due to the rebound effect,<sup>30</sup> which provides additional benefits to vehicle owners in the form of increased vehicle-kilometres driven, but can also increase costs to Canadians due to increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. These sources of costs and benefits are also estimated monetarily.

L'analyse révèle des avantages importants pour l'environnement à l'échelle mondiale, avec une réduction d'émissions de GES estimée à 174 Mt d'équivalent CO<sub>2</sub> durant la durée de vie en exploitation des parcs automobiles des années de modèle 2017 à 2025, correspondant à une valeur actuelle de 4,4 milliards de dollars calculée à l'aide d'une valeur actuelle (en 2013) du coût social du carbone (CSC) de 29,38 \$ par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> (en dollars de 2012) augmentant au fil du temps.

#### Approche d'estimations des coûts et des avantages

Les coûts du règlement modifié ont été estimés à l'aide des données de sortie du modèle Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles (OMEGA)<sup>29</sup> — modèle d'optimisation de la réduction d'émissions de GES provenant des automobiles) mis au point à l'origine par l'EPA des États-Unis. Les données canadiennes ont été appliquées à ces données de sortie afin d'estimer les répercussions du règlement modifié liées au parc canadien. L'analyse coûts-avantages estime les coûts que doivent engager les producteurs pour être conformes aux normes moyennes d'émissions de GES des parcs, uniques à chaque entreprise, lesquels sont fondés sur les coûts des technologies appliquées aux véhicules afin de réduire les émissions de GES.

Le règlement modifié entraînera une amélioration du rendement énergétique des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025, rendant la conduite moins coûteuse et réduisant les émissions de GES au bénéfice de tous les Canadiens. Une gamme d'avantages aux consommateurs devrait découler de l'amélioration du rendement énergétique : les économies de carburant, la réduction des voyages aux stations-service et les avantages de la conduite additionnelle; ces éléments ont tous été estimés et monétisés.

Les avantages totaux associés à l'amélioration du rendement énergétique sont estimés à 55,8 milliards de dollars; parmi ces avantages, 50,1 milliards de dollars découlent des économies de carburant avant les taxes, 4,0 milliards de dollars découlent de la valeur de la conduite additionnelle et 1,7 milliard de dollars découlent de la réduction des voyages aux stations-service. De plus, les avantages des réductions d'émissions de GES entraînées par le règlement modifié sont estimés à 4,4 milliards de dollars. Les avantages totaux du règlement modifié sont estimés à 60,3 milliards de dollars. Les coûts et les avantages augmentent en raison de l'effet de rebond<sup>30</sup>, qui offre des avantages supplémentaires aux propriétaires de véhicules sous forme d'augmentation des kilomètres parcourus par véhicule, mais peuvent également renchérir les coûts pour les Canadiens en raison de l'augmentation des embouteillages, du bruit et des accidents de la route. Ces sources de coûts et d'avantages sont également évaluées sur le plan monétaire.

<sup>29</sup> See [www.epa.gov/otaq/climate/models.htm](http://www.epa.gov/otaq/climate/models.htm).

<sup>30</sup> U.S. EPA/NHTSA *Rulemaking for 2017–2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards Joint Technical Support Document* ([www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf](http://www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf)): The agencies' analyses estimate the economic benefits from increased rebound-effect driving as the sum of the additional fuel costs drivers incur, plus the consumer surplus they receive from the additional accessibility it provides, where the consumer surplus provided by added travel is estimated as one-half of the product of the decline in fuel cost per mile and the resulting increase in the annual number of miles driven.

<sup>29</sup> Visiter le site Web suivant : [www.epa.gov/otaq/climate/models.htm](http://www.epa.gov/otaq/climate/models.htm) (en anglais seulement).

<sup>30</sup> U.S. EPA/NHTSA *Rulemaking for 2017–2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards Draft Joint Technical Support Document* ([www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf](http://www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf) [en anglais seulement]) : Les analyses des agences estiment les avantages économiques provenant de la conduite additionnelle associée à l'effet de rebond en calculant la somme des coûts de carburant supplémentaires encourus par les conducteurs et du surplus que le consommateur tire de l'accessibilité accrue offerte par la conduite additionnelle; le surplus pour le consommateur qu'offre la conduite additionnelle est estimé à la moitié du produit de la chute des coûts de carburant par mille et de l'augmentation du nombre de milles parcourus par année.

**Summary of monetized benefits and costs**

Benefits	Costs
Pre-tax fuel savings	Technology costs
Reduced refuelling time	Noise, accidents and congestion
Additional driving	Government administration
Avoided GHG damages	

Analytical scenarios*Business as usual*

The cost-benefit analysis makes a “business as usual” (BAU) forecast for vehicles of the 2017–2025 model years, including assumptions regarding their technological characteristics, lifetime usage, fuel consumption and emissions in the absence of the amended Regulations and assuming the current Regulations for the 2016 model year standard remain in place for 2017–2025 model year vehicles. For each manufacturer, the forecast includes the fuel consumption and GHG emission characteristics of each vehicle model (nameplate) and main variants — i.e. the technologies incorporated — and the fuel consumption/emission rates per vehicle-kilometre.

*Regulatory policy*

This scenario is defined by the implementation of the amended Regulations. The technology costs reported by model year are incremental to the costs associated with company compliance in the model year 2016. Under the regulatory scenario, technologies and compliance options are applied to vehicles in order for companies to meet their regulated standards, and the estimated incremental cost per vehicle is calculated on this basis. This leads to increased prices for purchasers of new vehicles; however, results show that increases in fuel efficiency allow for a simple payback period of one to three years for model year 2017 to 2025 vehicles.

The regulatory standards respond to the observation that some fuel efficiency improvements do not occur spontaneously, despite the obvious fuel savings. The U.S. EPA has provided analysis on this very question in its regulatory impact analysis for the 2017–2025 light-duty vehicle greenhouse gas emission standards. This concerns a phenomenon in consumer decision-making known as the energy paradox, which has several possible and complementary explanations. Consumers may undervalue future savings, be overly averse to upfront costs, have incomplete information or understanding of (how to estimate) the value of savings, and/or be considering the uncertainty of future fuel prices. Furthermore, vehicle purchase decisions are complex and consumers may value other vehicle attributes more greatly than fuel efficiency, and may associate inexpensive or less desirable vehicles with fuel efficiency (vehicle as a status symbol). For example, a consumer may choose vehicle characteristics such as class, style, power, and comfort before considering fuel efficiency. Consumers cannot simply opt for greater fuel efficiency in any given car (and if they could, may not be willing to pay for it), but are limited to the options supplied to them.

**Résumé des avantages et des coûts monétisés**

Avantages	Coûts
Économies de carburant avant taxes	Coûts des technologies
Réduction du temps de ravitaillement en carburant	Bruit, accidents de la route et embouteillages
Conduite additionnelle	Administration du gouvernement
Dommages évités liés aux GES	

Scénarios analytiques*Le scénario de référence ou de maintien du statu quo*

L’analyse coûts-avantages établit des prévisions du scénario de maintien du statu quo pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025; ces prévisions incluent les hypothèses concernant leurs caractéristiques technologiques, l’utilisation pendant la durée de vie en question, la consommation de carburant et les émissions, en l’absence du règlement modifié et en supposant que la norme de l’année de modèle 2016 du règlement actuel reste en vigueur pour les années de modèle 2017 à 2025. Pour chaque fabricant, les prévisions comprennent les caractéristiques liées à la consommation de carburant et aux émissions de GES de chaque modèle de véhicule (plaque signalétique) et les principales variantes, c’est-à-dire les technologies incorporées, ainsi que les taux de consommation de carburant et d’émissions par véhicule-kilomètre.

*Le scénario réglementaire*

Ce scénario est défini par la mise en œuvre du règlement modifié. Les coûts des technologies déclarés par année de modèle sont différentiels par rapport aux coûts liés à la conformité des entreprises pour l’année de modèle 2016. Dans le cadre du scénario réglementaire, des technologies et des options de conformité sont appliquées aux véhicules de sorte que les entreprises respectent les normes réglementées, et le coût différentiel par véhicule est calculé sur ces bases. Cela entraîne une augmentation des prix pour les acheteurs de véhicules neufs; cependant, les résultats indiquent que l’amélioration de l’efficacité énergétique se traduit par une période de récupération simple de un à trois ans pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Les normes réglementaires répondent au constat relatif que certaines améliorations de l’efficacité énergétique ne se produisent pas spontanément, malgré les économies de carburant évidentes. L’EPA a analysé cette question dans son étude d’impact de la réglementation concernant les normes d’émissions de GES provenant des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025. Ce constat concerne un phénomène du processus décisionnel des consommateurs connu sous le nom de « paradoxe énergétique », qui a plusieurs explications possibles et complémentaires. Les consommateurs peuvent sous-estimer les économies futures, éprouver une aversion évidente pour les coûts initiaux, disposer de renseignements incomplets ou mal comprendre (comment estimer) la valeur des économies, ou tenir compte de l’incertitude liée aux futurs prix du carburant. En outre, les décisions d’achat de véhicules sont complexes et les consommateurs peuvent accorder plus de valeur à d’autres caractéristiques du véhicule que l’efficacité énergétique; ils peuvent associer cette dernière à des véhicules bon marché ou moins désirables (le véhicule apparaît alors comme un symbole de leur statut). Par exemple, un consommateur peut choisir des caractéristiques du véhicule telles que la catégorie, le style, la puissance et le confort avant de prendre en compte l’efficacité énergétique. Les consommateurs ne peuvent pas simplement opter pour une

Because Canadian standards will be equivalent to those in the United States, it is the assumption of the Canadian analysis that each vehicle offered in Canada will also be offered in the U.S. market, as in practice manufacturers design vehicles for the larger market. For the purpose of the analysis however, we assume that incremental costs and benefits in Canada will be fully the result of the Canadian amended Regulations with no spill-over effects from the U.S. regulations. This is the same approach that was used for the analysis of the current Regulations for model years 2011–2016.

Under the U.S. regulations, U.S. manufacturers and importers must ensure that the average GHG emissions of the vehicles they sell in a given model year are less than the prescribed standards. Canadian-made vehicles will play an important role in U.S. fleet average emissions. Likewise, Canadian manufacturers and importers will be required to make technological improvements to lower the GHG emissions from their products, regardless of Canadian regulatory intervention. Costs to the Canadian auto sector are therefore primarily a result of integration with the United States, and would not be avoided even if Canada chose an alternative regulatory approach.

#### Cost-benefit analysis, sources of data and main assumptions

OMEGA, which is a vehicle technology forecasting and costing model, compares all practical sets of modifications and selects those which minimize total costs for each manufacturer. The output from OMEGA consists of estimated average emission rates for cars and light trucks, average costs per vehicle and total costs for the specified model year standard. OMEGA predicts changes in the fuel consumption and emissions of each vehicle variant, which might change their performance characteristics and their prices, but it does not predict sales changes (i.e. sales remain constant throughout the analysis). OMEGA demonstrates how each of the vehicles could be modified by the application of technologies to meet the standards at the least cost, given assumptions about the menu of available technologies.

The CBA applied Canadian sales forecasts, fleet mix, and prices for vehicle technologies to the OMEGA output. Analysis was conducted to demonstrate the overall fuel savings, GHG emissions reductions, and cost impacts for all 2017–2025 model year vehicles sold in Canada. The benefits and costs of the incremental impacts of the amended Regulations are calculated based on specific factors, including technology costs, vehicle sales forecasts, energy price forecasts, vehicle distance travelled and emission factors. The calculations model the incremental changes to vehicle distances travelled, fuel consumed and GHG emissions when compared with the business as usual scenario, which applies the same forecast results, excepting the increased standards of the amended Regulations which impact the technology costs and the fuel efficiency per vehicle.

meilleure efficacité énergétique dans le cas de n'importe quelle voiture (et s'ils le pouvaient, ils n'accepteraient peut-être pas d'en payer le prix), mais sont limités aux options qui leur sont offertes.

Comme les normes canadiennes seront équivalentes aux normes américaines, l'analyse canadienne prend pour hypothèse que chaque véhicule en vente au Canada sera aussi offert sur le marché américain, car en pratique, les fabricants conçoivent des véhicules pour le marché nord-américain plus étendu. Toutefois, aux fins de cette analyse, nous présumons que les coûts et les avantages différentiels au Canada seront entièrement le résultat du règlement modifié, sans aucun effet de retombée du règlement américain. La même approche a été adoptée pour l'analyse du règlement actuel concernant les années de modèle 2011 à 2016.

En vertu du règlement des États-Unis, les fabricants et les importateurs américains doivent s'assurer que les émissions moyennes de GES des véhicules qu'ils vendent au cours d'une année de modèle donnée sont inférieures aux normes prescrites. Les véhicules fabriqués au Canada joueront un rôle important dans les émissions moyennes des parcs américains. De même, les fabricants canadiens et les importateurs devront apporter des améliorations technologiques afin de réduire les émissions de GES provenant de leurs produits, indépendamment de toute intervention réglementaire canadienne. Les coûts pour le secteur canadien de l'automobile résultent donc principalement de l'intégration avec les États-Unis et ne seraient pas évités même si le Canada choisissait d'adopter une approche réglementaire différente.

#### Analyse coûts-avantages, sources des données et principales hypothèses

OMEGA, un modèle de prévision et d'établissement des coûts des technologies automobiles, compare toutes les séries pratiques de modifications et sélectionne celles qui réduisent au minimum les coûts totaux pour chaque fabricant. Les données de sortie d'OMEGA représentent les taux d'émission moyens estimés pour les voitures et les camions légers, les coûts moyens par véhicule et les coûts totaux, pour la norme de l'année de modèle précisée. Le modèle OMEGA prédit les changements de la consommation de carburant et des émissions de chaque variante de véhicule, ce qui pourrait modifier leurs caractéristiques de rendement et leur prix, mais il ne prédit pas les variations des ventes (c'est-à-dire que les ventes restent constantes sur toute la durée de l'analyse). Le modèle OMEGA montre la façon dont chaque véhicule pourrait être modifié grâce à l'application de technologies afin de respecter les normes au moindre coût, étant donné les hypothèses relatives au menu des technologies disponibles.

L'analyse coûts-avantages a appliqué les prévisions de ventes, la combinaison des parcs et les prix des technologies automobiles au Canada aux données de sortie du modèle OMEGA. Une analyse a été effectuée pour démontrer les économies globales de carburant, les réductions d'émissions de GES et l'incidence sur les coûts pour tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada. Les avantages et coûts des incidences différentielles du règlement modifié sont calculés en se basant sur des facteurs spécifiques qui incluent les coûts technologiques, les projections de ventes de véhicules, les projections des coûts de l'énergie, la distance parcourue par les véhicules et les facteurs d'émissions. Les calculs modélisent le changement différentiel des distances parcourues par les véhicules, de la consommation de carburant et des émissions de GES comparativement au maintien du statu quo. Ce dernier applique les mêmes résultats de projections, à l'exception du resserrement des normes du règlement modifié qui a une incidence sur les coûts des technologies et l'efficacité énergétique d'un véhicule.

Updated cost-benefit analysis, sources of data and inputs

Following publication in the *Canada Gazette*, Part I, Environment Canada applied updated values for fuel and technology cost forecasts, GHG emission rates, and passenger refuelling time values, and updated the base year to 2013 and calculated values in 2012 Canadian dollars. Based on new information from the U.S. EPA *Final Rulemaking for 2017–2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards*,<sup>31</sup> the average estimated vehicle technology costs and emission rates were updated from those published in the *Canada Gazette*, Part I. This has resulted in an increase in the estimated GHG reductions and fuel savings. Furthermore, the updated fuel price forecasts increased by approximately 20% from those presented in the *Canada Gazette*, Part I, which has led to significantly higher fuel cost savings and associated net benefit estimates.

Rebound effect

For drivers, the amended Regulations are expected to generate fuel savings, some of which would be directed to additional driving. The additional driving is commonly known as the rebound effect, which reflects increased vehicle use resulting from the decrease in travel cost per kilometre. Alternatively, it is referred to as an elasticity of kilometres driven with respect to fuel cost per kilometre. For their U.S. model year 2012–2016 standards, the U.S. EPA and the U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) applied a rebound rate of 10%, reflecting their assessment of empirical research in the United States.<sup>32</sup> Likewise, Canada's model year 2011 to 2016 regulation also applied a 10% rebound rate. The analysis of the model year 2017–2025 standards continues the application of a rebound rate of 10%.

Additional driving

The benefit from additional driving is increased mobility — additional trips, and trips to more distant destinations due to the reduced cost of driving. The amended Regulations are expected to decrease the price per kilometre as a result of increased fuel efficiency, resulting in an increase in kilometres driven. This relationship is estimated by the rebound effect — how many more kilometres will be driven as a result of a price change. Since additional kilometres travelled will become cheaper, Canadians will drive more.

The total benefit from a number of kilometres driven is not the sum of what was paid for it, but the sum of what people would have been willing to pay for it. This was estimated based on expected consumer response to the change in price per kilometre travelled.

Mise à jour de l'analyse coûts-avantages, sources des données et intrants

À la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, Environnement Canada a appliqué des valeurs mises à jour concernant les prix du carburant et des technologies projetées, les taux d'émissions de GES et le temps de ravitaillement en carburant pour les passagers. Environnement Canada a aussi modifié l'année de référence pour 2013 et calculé les valeurs en dollars canadiens de 2012. En raison des nouvelles informations parues avec le règlement définitif de l'EPA intitulé *Final Rulemaking for 2017–2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards*,<sup>31</sup> les coûts moyens des technologies automobiles et les taux moyens d'émissions estimés ont été mis à jour depuis la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ceci a eu pour effet d'augmenter les valeurs estimées des réductions de GES et des économies de carburant. De plus, les projections du prix du carburant ont été revues à la hausse de 20 % comparativement à celles parues dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, ce qui a eu pour effet d'augmenter significativement les économies relatives au coût en carburant et les estimations des avantages nets connexes.

Effet de rebond

Le règlement modifié devrait générer des économies de carburant pour les conducteurs, dont une partie serait dirigée vers la conduite additionnelle. La conduite additionnelle est connue sous le nom d'effet de rebond, qui reflète l'augmentation de l'utilisation d'un véhicule découlant de la réduction des coûts de déplacement par kilomètre. On y fait également allusion en parlant de l'élasticité de la distance parcourue par rapport au coût du carburant par kilomètre. L'EPA et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis ont appliqué à leurs normes pour les années de modèle 2012 à 2016 un taux d'effet de rebond de 10 %, ce qui reflète leur évaluation des recherches empiriques menées aux États-Unis<sup>32</sup>. De même, le règlement canadien concernant les années de modèle 2011 à 2016 applique également un taux d'effet de rebond de 10 %. L'analyse des normes liées aux années de modèle de 2017 à 2025 poursuit l'application d'un taux d'effet de rebond de 10 %.

Conduite additionnelle

La conduite additionnelle présente l'avantage d'une mobilité accrue, c'est-à-dire de déplacements supplémentaires et de déplacements vers des destinations plus lointaines, en raison de la réduction du coût de la conduite. Le règlement modifié devrait diminuer le prix de la conduite par kilomètre en raison d'une augmentation de l'efficacité énergétique, entraînant une augmentation des kilomètres parcourus. Cette relation est estimée par l'effet de rebond — le nombre de kilomètres supplémentaires qui seront parcourus en conséquence d'un changement de prix. Étant donné que les kilomètres supplémentaires parcourus deviendront meilleur marché, les Canadiens se déplaceront davantage.

L'avantage total tiré d'une quantité de kilomètres parcourus ne correspond pas à la somme du coût de ces kilomètres, mais plutôt au montant que les personnes seraient prêtes à payer pour parcourir ces kilomètres. Cet avantage a été estimé en fonction de la réponse attendue des consommateurs à la variation du prix par kilomètre parcouru.

<sup>31</sup> [www.epa.gov/otaq/climate/regs-light-duty.htm](http://www.epa.gov/otaq/climate/regs-light-duty.htm)

<sup>32</sup> The documents cite the recent evidence, notably that from the research by David Greene for EPA in 2008–2009, which supported the findings of the studies by Small and Van Dender that the rebound rate has declined in the United States.

<sup>31</sup> [www.epa.gov/otaq/climate/regs-light-duty.htm](http://www.epa.gov/otaq/climate/regs-light-duty.htm) (en anglais seulement)

<sup>32</sup> Les documents citent les preuves récentes, obtenues notamment dans le cadre des recherches menées par David Greene pour l'EPA en 2008 et 2009, qui ont appuyé les résultats des études menées par Small et Van Dender, selon lesquels le taux de l'effet de rebond a diminué aux États-Unis.

Reduced refuelling time

The value of reduced refuelling time was calculated by lifetime vehicle kilometres driven, average tank size and refill volume, with a five-minute average refuelling time, \$14.00<sup>33</sup> wage rate per hour as a proxy for time value, and an estimated average vehicle occupancy of 1.66. An adjustment was made to reflect the estimated proportion of refuelling trips with a primary purpose other than to refuel.<sup>34</sup> Overall, the amended Regulations are expected to result in a reduction of approximately one billion<sup>35</sup> refuelling stops over the lifetime of model year 2017 to 2025 light-duty vehicles. The estimated benefit from reduced refuelling time is \$1.7 billion.

Calculation of on-road fuel consumption

Fuel efficiency is derived from average CO<sub>2</sub> emissions estimates provided by OMEGA. OMEGA estimates vehicle emissions in grams of CO<sub>2</sub>/mile and reflects those measured according to prescribed emission test procedures, or “lab-tested” emissions. The carbon content of the fuel (g/L) was used to convert emissions rates to fuel consumption rates (L/100 km). The conversion of “lab-tested” fuel consumption into “on-road” fuel consumption has been obtained through a series of calculations.<sup>36</sup> An adjustment was made for the energy density ratio of Indolene (testing fuel) and retail gasoline. An additional adjustment was made for an estimated “gap” of 20% between off-road and on-road efficiency that represents various factors that are not fully represented under the prescribed emission test procedures, such as driving behaviour and weather. The result is an estimate of “on-road” fuel consumption for the fleet of vehicles to which the amended Regulations will apply.

Sales forecasts

An input required for the cost-benefit analysis is the Canadian vehicle sales forecasts by vehicle type and by company, which were provided to Environment Canada by ENVIRON Inc. (ENVIRON). Forecasted estimates for annual vehicle type sales in the 2017 to 2025 model years were based on macroeconomic

Réduction du temps de ravitaillement en carburant

La valeur de la réduction du temps de ravitaillement en carburant a été calculée en fonction des kilomètres parcourus pendant la durée de vie d'un véhicule, de la taille moyenne du réservoir et du volume moyen de carburant ravitaillé, avec un temps moyen de ravitaillement de cinq minutes, un taux salarial de 14,00 \$<sup>33</sup> de l'heure en tant que valeur de substitution du temps et une moyenne estimée de 1,66 occupant par véhicule. Une modification a été apportée pour refléter la proportion estimée des voyages de ravitaillement ayant un objectif principal autre que le ravitaillement en carburant<sup>34</sup>. Dans l'ensemble, le règlement modifié devrait entraîner une réduction d'environ un milliard<sup>35</sup> d'arrêts de ravitaillement en carburant au cours de la durée de vie des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025. L'avantage de la réduction du temps de ravitaillement en carburant est estimé à 1,7 milliard de dollars.

Calcul de la consommation de carburant routière

Le rendement énergétique provient des estimations des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes fournies par le modèle OMEGA. Le modèle OMEGA estime les émissions de véhicules en grammes de CO<sub>2</sub> par mille, et il reflète ces émissions mesurées selon des procédures relatives aux essais d'émissions prescrites ou d'émissions « mises à l'essai en laboratoire ». La teneur en carbone du carburant (g/L) est utilisée pour convertir les émissions en consommation de carburant (L/100 km). La conversion de la consommation de carburant « mise à l'essai en laboratoire » en consommation de carburant « routière » a été obtenue par l'entremise d'une série de calculs<sup>36</sup>. Une modification est effectuée pour le rapport de densité d'énergie d'indole (carburant d'essai) et d'essence au détail. Un ajustement supplémentaire a été effectué pour un « écart » estimé de 20 % entre le rendement de la conduite routière et hors route qui représente divers facteurs qui ne sont pas complètement représentés dans le cadre des procédures relatives aux essais d'émissions prescrites, comme le comportement en matière de conduite et les conditions météorologiques. Le résultat est une estimation de la consommation en carburant « routière » pour le parc de véhicules auquel le règlement modifié s'applique.

Prévisions des ventes

Les prévisions des ventes de véhicules au Canada par type de véhicule et par entreprise sont l'une des données d'entrée requises pour l'analyse coûts-avantages; ces prévisions ont été fournies à Environnement Canada par ENVIRON Inc. (ENVIRON). Les estimations des ventes annuelles prévues par type de véhicule des

<sup>33</sup> Environment Canada updated Transport Canada's wage rate values for Canada in the report for EC: “Value of Social Costs Update” of May 2012. The number of fewer refuellings from the Regulations is calculated by dividing expected volume of fuel saved by average fuel tank volume, multiplied by 55% (average refuelling of that volume) per refuelling, with 60% of refuellings due to low fuel multiplied by the average occupancy per vehicle in Canada (1.66) multiplied by five minutes per refuelling.

<sup>34</sup> Canadian data and information include the following elements: Vehicle occupants: Statistics Canada's Canadian Vehicle Survey (Cat. No. 53-223 XIE) EPA TSD for proportion of “multi-purpose” trips (4-58, p. 382). Also, the U.S. EPA OMEGA approach was used with Canadian values for amount refilled and average tank size, and wage rate in 2012 Canadian dollars.

<sup>35</sup> This is a net reduction, after taking into account the rebound effect on refuelling stops.

<sup>36</sup> See p. 327, 4-3, U.S. EPA/NHTSA Technical Support Document ([www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf](http://www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf)), described in footnote 30.

<sup>33</sup> Environnement Canada a mis à jour les valeurs des taux salariaux pour le Canada de Transports Canada dans son rapport de mai 2012 pour Environnement Canada intitulé « Value of Social Costs Update ». La réduction du nombre de ravitaillements, en conséquence du Règlement, a été calculée en divisant le volume projeté de carburant économisé par le volume moyen du réservoir, multiplié par 55 % de remplissage (moyenne par ravitaillement), avec 60 % des ravitaillements effectués en raison du bas niveau de carburant multipliés par le nombre moyen de passagers par véhicule (1,66), le tout multiplié par cinq minutes par ravitaillement.

<sup>34</sup> Les données et les renseignements canadiens comprennent les éléments suivants : Occupants des véhicules — Enquête sur les véhicules au Canada de Statistique Canada (catégorie n° 53-223 XIE); document de soutien technique de l'EPA des États-Unis pour la proportion de voyages multifonctionnels (4-58, p. 382). De plus, l'approche OMEGA de l'EPA a été utilisée avec des valeurs canadiennes pour la quantité du ravitaillement en carburant, la taille moyenne du réservoir et un taux salarial en dollars canadiens de 2012.

<sup>35</sup> Il s'agit d'une réduction nette, après avoir pris en considération l'effet de rebond sur les arrêts de ravitaillement en carburant.

<sup>36</sup> P. 327, 4-3, U.S. EPA/NHTSA — document de soutien technique ([www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf](http://www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf) [en anglais seulement]), décrit dans la note de bas de page 30.

variables, forecasts of replacement demand, and other market intelligence. ENVIRON used core Canadian macroeconomic indicators consistent with Environment Canada's Energy-Economy-Environment Model for Canada (E3MC).<sup>37</sup> The forecasts used current makes and models as proxies for projecting future vehicle types to the resolution required by OMEGA. Given the long range time frame that the forecast covered, the estimates represent a plausible scenario for potential yearly sales forecasts of vehicles from 2017 to 2025 in Canada.

années de modèle 2017 à 2025 sont fondées sur des variables macroéconomiques, des prévisions de la demande de remplacement et d'autres renseignements commerciaux. ENVIRON a utilisé des indicateurs macroéconomiques canadiens fondamentaux compatibles avec le Modèle Énergie-Émissions-Économie pour le Canada (E3MC) d'Environnement Canada<sup>37</sup>. Les prévisions ont utilisé les marques et les modèles actuels comme approximations pour prévoir les futurs types de véhicule à la résolution requise par le modèle OMEGA. Étant donnée la longue période couverte par les prévisions, les estimations représentent un scénario prévisionnel plausible des ventes annuelles de véhicules de 2017 à 2025 au Canada.

#### Canadian light-duty vehicle sales forecast

	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017-2025
Light-duty vehicle sales (thousands)	1 619	1 629	1 649	1 659	1 669	1 680	1 690	1 701	1 726	<b>15 022</b>

MY = model year

#### Prévision des ventes de véhicules légers au Canada

	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017-2025 combinées
Ventes de véhicules légers (milliers)	1 619	1 629	1 649	1 659	1 669	1 680	1 690	1 701	1 726	<b>15 022</b>

AM = année(s) de modèle

In order to construct a complete Canadian future vehicle fleet, the forecasts were combined with vehicle type, GHG performance information, and other vehicle specifications obtained from EC's Vehicle and Engine Emissions Reporting Registry (VEERR, previously called VFEIS) System. The vehicle type market shares were established using the ENVIRON forecast; however, total sales volumes were subsequently normalized to the total annual car and truck sales projected by EC's macroeconomic E3MC Model for the 2017 to 2025 period. The normalized Canadian vehicle forecasts were applied to the U.S. EPA's OMEGA technology cost estimates to evaluate the per-vehicle costs and GHG emission performance associated with industry compliance with the amended Regulations.

Pour construire un parc complet de futurs véhicules canadiens, les prévisions ont été combinées avec les informations sur le rendement en matière de GES par type de véhicule et avec d'autres spécifications automobiles obtenues du Registre des rapports sur les émissions des véhicules et des moteurs d'Environnement Canada (appelé auparavant le Système d'information sur l'économie de carburant des véhicules). Les parts de marché par type de véhicule ont été établies à l'aide des prévisions d'ENVIRON; toutefois, le volume total des ventes a été par la suite normalisé en total annuel des ventes de voitures et de camions prévues par le modèle macroéconomique E3MC d'Environnement Canada pour la période allant de 2017 à 2025. Les prévisions normalisées des véhicules canadiens ont été appliquées aux estimations des coûts des technologies du modèle OMEGA des États-Unis afin d'évaluer les coûts par véhicule et le rendement en matière d'émissions de GES associés à la conformité de l'industrie avec le règlement modifié.

#### Benefits

##### Benefits to consumers

The amended Regulations provide consumers with a variety of significant benefits which result from increased fuel efficiency of these new standards, including pre-tax fuel savings, reduced refuelling time, and additional driving due to the increased distance travelled per litre of fuel. Vehicles will be more-fuel efficient due to the amended Regulations, able to drive further with the same volume of fuel and therefore require less frequent refuelling. Drivers also have the option of driving further for the same fuel cost, due to increased fuel efficiency.

#### Avantages

##### Avantages pour les consommateurs

Le règlement modifié offre aux consommateurs divers avantages considérables entraînés par l'amélioration de l'efficacité énergétique associée aux nouvelles normes, notamment des économies de carburant avant taxes, une réduction du temps de ravitaillement et une conduite additionnelle qui s'explique par l'augmentation de la distance parcourue par litre de carburant. Les véhicules seront plus écoénergétiques en raison du règlement modifié, pourront couvrir des distances plus importantes avec le même volume de carburant et nécessiteront par conséquent des ravitaillements moins fréquents. Les conducteurs auront également la possibilité de parcourir une plus grande distance pour le même coût de carburant, en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique.

<sup>37</sup> Provided to ENVIRON in December 2011.

<sup>37</sup> Ces indicateurs ont été fournis à ENVIRON en décembre 2011.

Over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles, consumers can expect to receive \$50.1 billion in pre-tax fuel savings.

- A model year 2017 vehicle subject to the amended Regulations is expected to recoup the incremental fuel saving technology costs after under two years of driving, on average.
- A model year 2025 vehicle subject to the amended Regulations is expected to recoup the incremental fuel saving technology costs after just over two years of driving, on average.

Total benefits to consumers, including pre-tax fuel savings, reduced refuelling time, and additional driving resulting from increased fuel economy, are estimated to be \$55.8 billion.

#### *Benefits to the environment*

The social cost of carbon (SCC) was used in the modelling of the cost-benefit analysis of environmental regulations in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) to quantify the benefits of reducing GHG emissions. It represents an estimate of the economic value of avoided climate change damages at the global level for current and future generations as a result of reducing GHG emissions. The calculations of SCC are independent of the method used to reduce emissions.

The SCC is also used by the United States in their cost-benefit analysis of regulations. The values used by Environment Canada are based on the extensive work of the U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon.

The SCC values used in this assessment also draw on ongoing work being undertaken by Environment Canada in collaboration with an interdepartmental federal government technical committee, and in consultation with a number of external academic experts. This work involves reviewing existing literature and other countries' approaches to valuing GHG emissions. Preliminary recommendations, based on current literature and in line with the approach adopted by the U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon,<sup>38</sup> are that it is reasonable to estimate SCC values at a central value of \$29.38/tonne of CO<sub>2</sub> in 2013 up to \$62.69 in 2056, increasing at a given percentage each year associated with the expected growth in damages.<sup>39</sup>

The social cost of carbon values should increase over time to reflect the increasing marginal damages of climate change as projected GHG concentrations increase. The time-varying schedule of SCC estimates for Canada has been derived using the same growth rates as those of the U.S. Interagency Working Group. The U.S. growth rates have been calculated from the results of several runs

Au cours de la durée de vie d'exploitation de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, les consommateurs peuvent s'attendre à réaliser des économies de carburant avant taxes de 50,1 milliards de dollars.

- Un véhicule de l'année de modèle 2017 visé par le règlement modifié devrait en moyenne récupérer les coûts différentiels des technologies d'économie de carburant après un peu moins de deux ans de conduite.
- Un véhicule de l'année de modèle 2025 visé par le règlement modifié devrait en moyenne récupérer les coûts différentiels des technologies d'économie de carburant après un peu plus de deux ans de conduite.

Les avantages totaux pour les consommateurs, notamment les économies de carburant avant les taxes, la réduction du temps de ravitaillement et la conduite additionnelle entraînée par l'amélioration de l'efficacité énergétique, sont estimés à 55,8 milliards de dollars.

#### *Avantages pour l'environnement*

Le coût social du carbone (CSC) a été utilisé dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation pour la modélisation de l'analyse coûts-avantages du Règlement afin de quantifier les avantages liés à la réduction des émissions de GES. Il représente une estimation de la valeur économique des dommages évités des changements climatiques à l'échelle mondiale pour les générations présente et future en réponse à la réduction des émissions de GES. Les calculs du CSC sont indépendants de la méthode utilisée pour réduire les émissions de GES.

Le CSC est aussi utilisé par les États-Unis dans leur analyse coûts-avantages des règlements. Les valeurs employées par Environnement Canada sont basées sur le travail exhaustif de l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon (groupe de travail interorganismes sur le CSC) des États-Unis.

Les valeurs du CSC utilisées dans la présente évaluation reposent également sur les travaux en cours menés par Environnement Canada en collaboration avec un comité technique interministériel du gouvernement fédéral, et en consultation avec plusieurs experts universitaires externes. Dans le cadre de ces travaux, la documentation existante et les approches d'autres pays à l'égard de l'évaluation des émissions de GES sont examinées. Selon les recommandations préliminaires fondées sur la documentation actuelle et en accord avec l'approche adoptée par l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon aux États-Unis<sup>38</sup>, il est raisonnable d'estimer les valeurs du CSC à une valeur centrale de 29,38 \$ par tonne de CO<sub>2</sub> en 2013 pouvant aller jusqu'à 62,69 \$ en 2056. Ces valeurs augmenteront selon un pourcentage donné chaque année en rapport avec la croissance prévue des dommages<sup>39</sup>.

Les valeurs du coût social du carbone devraient augmenter au fil du temps de sorte à refléter la croissance des dommages marginaux causés par les changements climatiques, au fur et à mesure de l'augmentation des concentrations prévues de GES. Le calendrier variable dans le temps des estimations du CSC pour le Canada a été établi à l'aide des mêmes taux de croissance que ceux qui ont été

<sup>38</sup> U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon paper: IWGSCC, 2010, "Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866," U.S. Government.

<sup>39</sup> The value of \$29.38/tonne of CO<sub>2</sub> in 2013 (in 2012 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the three models PAGE, FUND, and DICE.

<sup>38</sup> Document de l'Interagency Working Group des États-Unis concernant le CSC : IWGSCC, 2010, « Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866 », gouvernement des États-Unis.

<sup>39</sup> On a estimé la valeur à 29,38 \$ par tonne de CO<sub>2</sub> pour 2013 (en dollars canadiens de 2012) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des trois modèles PAGE, FUND et DICE.



made by Integrated Assessment Model, which calculates SCC values at different points in time.

Environment Canada's review also concludes that a value of \$116.45/tonne in 2013 up to \$246.83 in 2056 should be considered in our analysis, which would reflect a 95th percentile value on a right-skewed probability distribution, and arguments raised by Weitzman (2011)<sup>40</sup> and Pindyck (2011)<sup>41</sup> regarding the treatment of right-skewed probability distributions of the SCC in cost-benefit analyses.<sup>42</sup> Their argument calls for full consideration of low probability, high-cost climate damage scenarios in cost-benefit analyses to more accurately reflect risk. A value of \$116.45 per tonne does not, however, reflect the extreme end of SCC estimates, as some studies have produced values exceeding \$1,000 per tonne<sup>43</sup> of carbon emitted.

An interdepartmental working group on SCC also concluded that it is necessary to continually review the above estimates in order to incorporate advances in physical sciences, economic literature, and modelling to ensure the SCC estimates remain current. Environment Canada will continue to collaborate with the Government of Canada's interdepartmental working group on the SCC and outside experts to review and incorporate as appropriate new research on SCC in the future.

The OMEGA emissions model was used to estimate the impact of the amended Regulations in terms of reductions in vehicle GHG emissions. The amended Regulations are estimated to result in a lifetime model-year reduction of 3.44 Mt beginning in model year (MY) 2017 and increasing each year to 35.33 Mt for MY 2025. Thus, as the amended Regulations come into full effect over the MY 2017–2025 period, they will result in a cumulative lifetime GHG emission reduction of 174 Mt arising from new vehicles entering the market in these nine years. The value of these reductions based on the SCC is estimated to be \$4.4 billion.

For MY 2026 and subsequent model years, the amended Regulations will remain in full effect. The scope of the CBA, however, is limited to the lifetime operation of MY 2017–2025 vehicles. Looking beyond MY 2025, it also becomes more likely that some of these GHG emission reductions would have occurred even in the absence of the amended Regulations and could not therefore be fully attributed to the amended Regulations.

utilisés par l'Interagency Working Group aux États-Unis. Les taux de croissance aux États-Unis ont été établis à partir des résultats de plusieurs essais réalisés par le modèle d'évaluation intégré (« Integrated Assessment Model ») qui calcule les valeurs du CSC à différents moments.

L'étude menée par Environnement Canada conclut également qu'une valeur de 116,45 \$ par tonne en 2013, allant jusqu'à 246,83 \$ en 2056, devrait être prise en considération dans notre analyse; ceci reflète la valeur du 95<sup>e</sup> centile pour une distribution de probabilité de l'asymétrie à droite et tient compte des arguments soulevés par Weitzman (2011)<sup>40</sup> et Pindyck (2011)<sup>41</sup> en ce qui concerne le traitement de distributions de probabilité de l'asymétrie à droite du CSC dans une analyse coûts-avantages<sup>42</sup>. Leur argument réclame la pleine prise en considération des scénarios de dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité dans l'analyse coûts-avantages afin de refléter plus adéquatement le risque. Cependant, une valeur de 116,45 \$ par tonne ne reflète pas la limite extrême des estimations du CSC, puisque certaines études ont produit des valeurs qui dépassent 1 000 \$ par tonne de carbone émise<sup>43</sup>.

Un groupe de travail interministériel sur le CSC a également conclu qu'il est nécessaire d'examiner continuellement les estimations ci-dessus afin d'incorporer les progrès réalisés en matière de sciences physiques, de documentation économique et de modélisation, dans le but d'assurer la pertinence des estimations du CSC. Environnement Canada continuera à collaborer avec le groupe de travail interministériel sur le CSC du gouvernement fédéral et des experts externes pour examiner et intégrer, au besoin, les nouvelles recherches sur le CSC à l'avenir.

On a utilisé le modèle d'émissions OMEGA pour estimer l'incidence du règlement modifié en termes de réductions des émissions de GES par les véhicules. On estime que le règlement modifié devrait entraîner une réduction de 3,44 Mt pour la durée de vie des véhicules d'une année de modèle, à compter de l'année de modèle 2017, augmentant chaque année jusqu'à concurrence de 35,33 Mt pour la durée de vie des véhicules de l'année de modèle 2025. Par conséquent, étant donné que le règlement modifié entre pleinement en vigueur au cours de la période des années de modèle 2017 à 2025, il entraînera une réduction cumulative des émissions de GES de 174 Mt au cours de la durée de vie des véhicules, attribuable aux nouveaux véhicules qui pénétreront sur le marché au cours de ces neuf années. La valeur de ces réductions, selon le CSC, est estimée à une somme de 4,4 milliards de dollars.

Pour l'année de modèle 2026 et les années de modèle ultérieures, le règlement modifié demeurera pleinement en vigueur. Cependant, la portée de l'analyse coûts-avantages est limitée à la vie utile d'exploitation des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. Au-delà de l'année de modèle 2025, il devient aussi plus probable que certaines de ces réductions d'émissions de GES se soient produites même en l'absence du règlement modifié, et elles pourraient donc ne pas être entièrement attribuables au règlement modifié.

<sup>40</sup> « Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Catastrophic Climate Change, » Review of Environmental Economics and Policy, 5(2), pp. 275–292 (summer 2011).

<sup>41</sup> « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy, » Review of Environmental Economics and Policy, summer 2011.

<sup>42</sup> The value of \$116.45/tonne of CO<sub>2</sub> in 2013 (in 2012 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the two models PAGE and DICE. The FUND model has been excluded in this estimate because it does not include low probability, high-cost climate damage.

<sup>43</sup> Values updated from those presented in « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy, » Review of Environmental Economics and Policy, summer 2011.

<sup>40</sup> « Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Climate Change », Review of Environmental Economic Policy, 5(2), pages 275 à 292 (été 2011).

<sup>41</sup> « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy », Review of Environmental Economics and Policy, été 2011.

<sup>42</sup> On a estimé la valeur à 116,45 \$ par tonne de CO<sub>2</sub> pour 2013 (en dollars canadiens de 2012) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des deux modèles PAGE et DICE. Le modèle FUND a été exclu de cette estimation, car il ne comprend pas les dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité.

<sup>43</sup> Ces valeurs sont des mises à jour de celles présentées dans « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy », Review of Environmental Economics and Policy, été 2011.

Total benefits

Combined benefits to consumers and Canadians are estimated to be \$60.3 billion over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles in Canada.

**Costs**Costs to automobile manufacturers

It is assumed that automobile manufacturers will need to redesign and apply technologies to their vehicles in order to comply with the amended Regulations and will pass along those costs directly to consumers in the form of increased purchase prices, relative to baseline vehicles of the same model year. Due to the alignment of standards under the amended Regulations and U.S. regulations, those technology costs are expected to be similar in Canada and in the United States.

Costs to consumers

The amended Regulations are expected to result in greater technology costs for vehicles to meet the new and increasingly stringent standards in each model year. The analysis assumes that manufacturers will pass all of these costs on to consumers. Those technology costs incurred by consumers at the time of a new vehicle purchase are expected to total approximately \$10 billion<sup>44</sup> for all model year 2017 to 2025 vehicles sold in Canada.

These costs are incremental to the baseline such that, for example, technology costs add \$211 million (present value) to the costs of the model year 2017 fleet, and \$2.22 billion (present value) to the costs of the model year 2025 fleet.

The incremental technology costs for model year 2017 are expected to average \$131 for cars and \$170 for light trucks, increasing to \$1,639 for cars and \$2,113 for light trucks in model year 2025 in order to meet the increasingly stringent standards of the amended Regulations. In reality, relative changes in vehicle prices and performance likely affect consumer choice; however, it is not within the capacity of the analysis to model consumer choice.

Costs to Canadians

One of the major benefits that will result from the regulatory amendments is fuel savings due to the deployment of fuel-saving technologies. However, fuel savings could encourage more driving (i.e. the rebound effect),<sup>45</sup> as the cost of driving decreases, which could lead to more accidents, congestion, noise, etc. This assessment is supported by the U.S. EPA analysis. However, the U.S. EPA concludes that the impact of increased driving associated with the rebound effect is small relative to the overall benefits. The amended Regulations are expected to increase societal costs related to noise, accidents and congestion resulting from the expected increased

Avantages totaux

Les avantages combinés pour les consommateurs et les Canadiens sont estimés à 60,3 milliards de dollars au cours de la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

**Coûts**Coûts pour les constructeurs automobiles

On suppose que les constructeurs automobiles devront concevoir de nouvelles technologies et les mettre en application en vue de se conformer au règlement modifié et que ces coûts seront imputés directement aux consommateurs sous forme de hausse des prix d'achat par rapport au véhicule de référence de la même année de modèle. En raison de l'harmonisation entre les normes du règlement modifié et de celles de la réglementation des États-Unis, les coûts liés à ces technologies devraient être semblables au Canada et aux États-Unis.

Coûts pour les consommateurs

On s'attend à ce que le règlement modifié donne lieu à une augmentation des coûts d'ordre technologique pour les véhicules en vue de se conformer aux nouvelles normes de plus en plus strictes d'année en année. L'analyse suppose que les constructeurs imputent l'ensemble de ces coûts aux consommateurs. Ces coûts d'ordre technologique, assumés par les consommateurs à l'achat de nouveaux véhicules, devraient atteindre approximativement les 10 milliards de dollars<sup>44</sup> pour tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada.

Ces coûts différentiels s'ajoutent aux coûts de base de sorte que, par exemple, les coûts des technologies ajoutent 211 millions de dollars (valeur actuelle) aux coûts des véhicules de l'année de modèle 2017, et ajoutent 2,22 milliards de dollars (valeur actuelle) aux coûts des véhicules de l'année de modèle 2025.

On s'attend à ce que les coûts différentiels d'ordre technologique pour les véhicules de l'année de modèle 2017 soient en moyenne de 131 \$ pour les automobiles et de 170 \$ pour les camions légers, augmentant à 1 639 \$ pour les automobiles et à 2 113 \$ pour les camions légers de l'année de modèle 2025, en vue de se conformer aux normes de plus en plus strictes du règlement modifié. En réalité, les changements relatifs au prix et au rendement d'un véhicule particulier auront probablement une incidence sur le choix des consommateurs; cependant, le cadre d'analyse en question ne permet pas de modéliser les choix des consommateurs.

Coûts pour les Canadiens

L'économie de carburant liée au déploiement de nouvelles technologies est un des avantages majeurs découlant du règlement modifié. Toutefois, des économies de carburant pourraient encourager les conducteurs à utiliser davantage leur véhicule (effet de rebond)<sup>45</sup>, le coût de la conduite étant à la baisse, ce qui pourrait notamment entraîner davantage d'accidents de la route, d'embouteillages et de bruit. Cette évaluation est étayée par l'analyse de l'EPA. Cependant, l'EPA conclut que l'incidence d'une augmentation de la conduite liée à l'effet de rebond est bien faible par rapport à l'ensemble des avantages. On s'attend à ce que le règlement

<sup>44</sup> Consumers are expected to recoup those added costs within one to three years due to fuel savings.

<sup>45</sup> The analytical framework for the Regulations calibrates the rebound effect as a 10% elasticity of vehicle distance travelled with respect to price per distance travelled.

<sup>44</sup> On s'attend à ce que les consommateurs récupèrent ces coûts supplémentaires dans un délai de un à trois ans en raison des économies de carburant.

<sup>45</sup> Le cadre d'analyse portant sur le règlement modifié prend en compte une élasticité de 10 % liée à l'effet de rebond, c'est-à-dire, l'augmentation de l'utilisation d'un véhicule découlant de la réduction des coûts de déplacement par kilomètre.

driving resulting from the improved fuel economy (the rebound effect). These are estimated to cost Canadians \$1.2 billion over the lifetime driving of all model year 2017 to 2025 vehicles, with \$29 million attributed to the 2017 model year, rising to \$228 million due to the 2025 model year standards.

#### Costs to Government

The costs to Government of promoting regulatory compliance, administering and enforcing the Regulations, and conducting vehicle emissions testing in support of the amended Regulations is expected to remain at the same levels as those required to support the current regulatory program for model years 2011–2016. The present value of these combined costs is expected to be \$1.7 million in calendar year 2017, declining to \$830,000 in calendar year 2025 with an overall cost of \$9.5 million for model years 2017 to 2025 combined. As a simplifying assumption, government costs calculated for a given calendar year were allocated to that model year.

#### Total costs

Combined costs to consumers and Canadians are estimated to be \$11.2 billion over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles in Canada.

#### **Key results**

**Net benefits:** The amended Regulations are expected to result in net benefits for each model year, beginning with a \$1.1 billion net benefit for the lifetime of model year 2017 vehicles and \$9.2 billion for model year 2025 vehicles, totalling \$49.0 billion in net benefits over the lifetime operation of all model year 2017 to 2025 vehicles in Canada.

**Benefit-to-cost ratio:** Overall, it is expected that the amended Regulations will result in a benefit-to-cost ratio of over five to one over the lifetime operation of all model year 2017 to 2025 vehicles in Canada.

**Consumer net benefits:** The amended Regulations are expected to increase new vehicle prices by an average of approximately \$147 (2012 Canadian dollars) for the 2017 model year over baseline 2017 model year prices, and \$1,829 for the 2025 model year over baseline 2025 model year prices, reflecting the increasingly stringent new regulatory standards. These costs would be offset by fuel cost savings, additional driving and reduced refuelling time due to the amended Regulations. Environment Canada's analysis indicates that the increased vehicle prices are expected, on average, to be recovered in one to three years strictly as a result of fuel savings. Environment Canada expects the overall lifetime net benefit to vehicle owners (consumers) resulting from the amended Regulations to be greater than \$45.8 billion (consumer benefits less technology costs) for all vehicles from model years 2017 to 2025.

modifié augmente les coûts pour la société liés au bruit, aux accidents de la route et aux embouteillages résultant de la hausse prévue de la conduite découlant de l'économie de carburant améliorée (effet de rebond). Il est estimé que ces coûts s'éleveront à 1,2 milliard de dollars pour les Canadiens pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, dont 29 millions de dollars sont attribués aux véhicules de l'année de modèle 2017, et 228 millions de dollars à ceux de l'année de modèle 2025, en raison des normes en vigueur pour cette année de modèle.

#### Coûts pour le gouvernement

Les coûts pour le gouvernement liés à la promotion de la conformité réglementaire, à l'administration et à l'application du règlement, et aux essais en matière d'émissions de véhicules dans le cadre du règlement modifié devraient demeurer similaires à ceux du programme de réglementation actuel pour les véhicules des années de modèle 2011 à 2016. On s'attend à ce que la valeur actuelle de ces coûts combinés soit de 1,7 million de dollars pour l'année civile 2017 et que ces coûts diminuent pour s'établir à 830 000 \$ pour l'année civile 2025, ce qui donne un coût total pour le gouvernement de 9,5 millions de dollars pour les années de modèle 2017 à 2025 combinées. Pour simplifier, on suppose que les coûts pour le gouvernement calculés pour une année civile donnée s'appliquent à l'année de modèle correspondante.

#### Coûts totaux

Les coûts combinés pour les consommateurs et les Canadiens sont estimés à 11,2 milliards de dollars au cours de la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

#### **Résultats clés**

**Avantages nets :** Le règlement modifié devrait donner lieu à des avantages nets pour chaque année de modèle, à savoir de 1,1 milliard de dollars pour la durée de vie des véhicules de l'année de modèle 2017 et de 9,2 milliards de dollars pour les véhicules de l'année de modèle 2025, ce qui totalise 49,0 milliards de dollars en avantages nets pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

**Ratio avantages-coûts :** De façon globale, on prévoit que le règlement modifié donne lieu à un ratio avantages-coûts de plus de cinq pour un pour la durée de vie en exploitation de l'ensemble des véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

**Avantages nets pour les consommateurs :** On prévoit que le règlement modifié donnera lieu à une augmentation des prix de véhicules neufs d'environ 147 \$ (dollars canadiens de 2012) en moyenne pour les véhicules de l'année de modèle 2017, par rapport aux prix des véhicules de l'année de modèle 2017 de référence, et d'environ 1 829 \$, en moyenne, pour les véhicules de l'année de modèle 2025, par rapport aux prix des véhicules de l'année de modèle 2025 de référence, ce que reflètent les normes réglementaires de plus en plus strictes. Ces coûts seraient compensés par les économies de carburant, la conduite additionnelle et la réduction du temps de ravitaillement, en raison du règlement modifié. Les analyses d'Environnement Canada prévoient que l'augmentation des prix de véhicules sera compensée en moyenne en un à trois ans uniquement grâce aux économies de carburant. Environnement Canada s'attend à ce que les avantages nets pour les propriétaires de véhicules (les consommateurs) découlant du règlement modifié, pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, soient supérieurs à 45,8 milliards de dollars (avantages pour les consommateurs moins les coûts liés aux technologies).

*Quantified impacts*

Reduction in GHGs: The aligned Canada-United States regulatory approach is expected to result in a reduction in GHG emissions from the 2017 and later model year vehicles throughout their lifetime of operation. These reductions would occur as a result of GHG emission-reducing technologies applied in order to comply with the emissions standards. Environment Canada analysis suggests that the amended Regulations are expected to reduce GHG emissions by 174 Mt over the lifetime operation of 2017 to 2025 model year vehicles.

Fuel savings: Estimates by Environment Canada indicate that the amended Regulations are expected to save 1.55 billion litres of fuel over the lifetime operation of model year 2017 light-duty vehicles in Canada, leading to monetary savings of about \$1.1 billion. Overall, the estimates suggest that 75 billion litres of fuel would be saved in Canada over the lifetime operation<sup>46</sup> of the 2017–2025 model year vehicles. These estimated pre-tax fuel savings are valued at \$50.1 billion.

*Répercussions quantifiées*

Réduction des GES : L’harmonisation de l’approche réglementaire du Canada avec celle des États-Unis devrait entraîner une réduction des émissions de GES provenant des véhicules de l’année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures tout au long de leur durée de vie en exploitation. Ces réductions devraient se produire à la suite de l’application des technologies de réduction des émissions de GES visant à se conformer aux normes en matière d’émissions. Les analyses d’Environnement Canada semblent indiquer que le règlement modifié devrait réduire les émissions de GES de 174 Mt au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Économies de carburant : Selon les estimations d’Environnement Canada, il est prévu que le règlement modifié permettra de générer 1,55 milliard de litres de carburant pour la durée de vie d’exploitation des véhicules légers de l’année de modèle 2017 au Canada, ce qui constitue une économie de 1,1 milliard de dollars. Dans l’ensemble, les estimations laissent entendre que 75 milliards de litres de carburant seraient économisés au Canada au cours de la durée de vie d’exploitation<sup>46</sup> des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. Les économies de carburant estimatives avant taxes sont évaluées à 50,1 milliards de dollars.

**Table 4: Summary of main results (2012CAN\$ millions, discounted to 2013 using 3% discount rate)**

Incremental costs and benefits	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
<b>A. Quantified impacts</b>										
<i>Benefits to consumers</i>										
Pre-tax fuel savings	1,135	2,322	3,497	4,627	5,758	6,727	7,694	8,661	9,706	50,127
Reduced refuelling time	36	75	113	150	187	221	255	289	326	1,652
Additional driving	105	209	305	391	470	540	606	670	737	4,034
<b>Total consumer benefits</b>	<b>1,276</b>	<b>2,606</b>	<b>3,915</b>	<b>5,168</b>	<b>6,416</b>	<b>7,488</b>	<b>8,556</b>	<b>9,620</b>	<b>10,769</b>	<b>55,813</b>
<i>Benefits to Canadians</i>										
Reduction in GHGs (SCC at \$29/tonne)	91	198	302	404	510	597	687	778	878	4,444
<b>Total benefits</b>	<b>1,367</b>	<b>2,803</b>	<b>4,217</b>	<b>5,572</b>	<b>6,925</b>	<b>8,085</b>	<b>9,242</b>	<b>10,398</b>	<b>11,647</b>	<b>60,257</b>
<i>Costs to consumers</i>										
Technology costs	211	412	607	791	966	1,296	1,611	1,911	2,214	10,018
Administrative costs (savings) <sup>47</sup>	(0.07)	(0.07)	(0.07)	(0.07)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.57)
<i>Costs to Canadians</i>										
Noise, accidents, and congestion	29	57	85	112	138	161	183	205	228	1,198
<i>Costs to Government</i>										
Compliance promotion, enforcement, regulatory administration, vehicle emission testing <sup>48</sup>	1.7	1.3	1.1	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8	9.5

<sup>46</sup> Assuming that historical vehicle survival rates will remain constant in the future, the maximum vehicle lifetime is expected to be 26 years for cars and 31 years for light trucks. The number of vehicles from each model year that are assumed to be in-service over this maximum lifetime declines over time to reflect normal vehicle retirements due to accidents and wear and tear.

<sup>47</sup> The administrative costs reported in Table 4 were estimated discounting to 2013 at a 3% discount rate, over the nine model years in 2012 dollars. Alternately, the “One-for-One” Rule section of this RIAS calculates administrative cost reductions applying the Standard Cost model. In section 8, “One-for-One” Rule reductions which were estimated discounting to 2012 at a 7% discount rate, over 10 years in 2012 dollars resulting in an estimated annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the Regulations of approximately Can\$59,190, or Can\$2,573 per business.

<sup>48</sup> As a simplifying assumption, government costs which were calculated for calendar years have been allocated to that model year.

<sup>46</sup> Si l’on suppose que les taux historiques de survie de véhicules se maintiendront à l’avenir, la durée de vie maximale des véhicules est fixée à 26 ans pour les voitures et à 31 ans pour les camions légers. Le nombre de véhicules de chaque année de modèle que l’on suppose en service pendant cette durée de vie maximale diminue d’année en année, en raison de la mise au rancart normale des véhicules, liée aux accidents de la route et à l’usure.

**Table 4: Summary of main results (2012CAN\$ millions, discounted to 2013 using 3% discount rate) — Continued**

Incremental costs and benefits	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
<b>A. Quantified impacts — Continued</b>										
Total costs	241.2	470.5	693.7	903.7	1,104.6	1,457.7	1,794.9	2,116.6	2,443.1	11,226.0
Net benefits (SCC at \$29/tonne)	1,126	2,333	3,523	4,668	5,821	6,627	7,447	8,282	9,204	49,031
Net benefits (alternate SCC at \$116/tonne)	1,397	2,920	4,421	5,869	7,334	8,399	9,483	10,586	11,805	62,213
Benefit-to-cost ratio (SCC at \$29/tonne)	5.7	6.0	6.1	6.2	6.3	5.5	5.2	4.9	4.8	5.4
<b>B. Quantified impacts, non-monetized — e.g. from a risk assessment<sup>49</sup></b>										
Reduction in greenhouse gases (Mt of CO <sub>2</sub> e)	3.4	7.4	11.5	15.5	19.7	23.3	27.0	30.9	35.3	174
Fuel savings (billions of litres of gasoline)	1.5	3.1	4.8	6.5	8.3	10.0	11.8	13.6	15.6	75
<b>C. Qualitative impacts</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Firms involved in oil extraction, petroleum refiners and retailers may be impacted by reduced demand for motor gasoline due to the fuel economy improvements resulting from the amended Regulations.</li> <li>Overall, the health benefits associated with the amended Regulations are expected to be positive but small due to limited impacts on criteria air contaminant (CAC) emissions. Due to the expected small changes of CAC concentrations in ambient air, it is not possible to provide a quantitative estimate of the impacts on health. Small health benefits may be the result of the small reductions in ambient PM<sub>2.5</sub> concentrations due to the amended Regulations.</li> <li>The impacts of the amended Regulations include a small reduction in administrative burden to regulated firms.</li> </ul>										

**Tableau 4 : Récapitulation des principaux résultats (millions de dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation : 3 %, année de base d'actualisation : 2013)**

Coûts et avantages différentiels	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017 à 2025 combinées
<b>A. Répercussions quantifiées</b>										
<i>Avantages pour les consommateurs</i>										
Économies de carburant avant taxes	1 135	2 322	3 497	4 627	5 758	6 727	7 694	8 661	9 706	50 127
Réduction du temps de ravitaillement	36	75	113	150	187	221	255	289	326	1 652
Conduite additionnelle	105	209	305	391	470	540	606	670	737	4 034
<b>Avantages totaux pour les consommateurs</b>	<b>1 276</b>	<b>2 606</b>	<b>3 915</b>	<b>5 168</b>	<b>6 416</b>	<b>7 488</b>	<b>8 556</b>	<b>9 620</b>	<b>10 769</b>	<b>55 813</b>
<i>Avantages pour les Canadiens</i>										
Réduction des GES (CSC de 29 \$/tonne)	91	198	302	404	510	597	687	778	878	4 444
<b>Avantages totaux</b>	<b>1 367</b>	<b>2 803</b>	<b>4 217</b>	<b>5 572</b>	<b>6 925</b>	<b>8 085</b>	<b>9 242</b>	<b>10 398</b>	<b>11 647</b>	<b>60 257</b>
<i>Coûts pour les consommateurs</i>										
Coûts des technologies	211	412	607	791	966	1 296	1 611	1 911	2 214	10 018
Coûts administratifs (économies) <sup>47</sup>	(0,07)	(0,07)	(0,07)	(0,07)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,57)
<i>Coûts pour les Canadiens</i>										
Bruit, accidents et embouteillages	29	57	85	112	138	161	183	205	228	1 198

<sup>49</sup> The quantified impacts in section B of Table 4 are also in section A, as monetized impacts.

<sup>47</sup> Les coûts administratifs indiqués dans le tableau 4 ont été estimés avec une année de base d'actualisation de 2013 et un taux d'actualisation de 3 % pour les neuf années de modèle en dollars canadiens de 2012. Par ailleurs, la section concernant la règle du « un pour un » du présent document calcule les réductions de coûts administratifs en appliquant le modèle de coûts standard. Les coûts indiqués dans la section 8 ont été estimés avec une année de base d'actualisation de 2012 et un taux d'actualisation de 7 % pendant une période de 10 ans, y compris les neuf années de modèle, en dollars canadiens de 2012, ce qui a entraîné une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le règlement modifié d'environ 59 190 dollars canadiens, soit 2 573 dollars canadiens par entreprise.

**Tableau 4 : Récapitulation des principaux résultats (millions de dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation : 3 %, année de base d'actualisation : 2013) [suite]**

Coûts et avantages différentiels	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017 à 2025 combinées
<b>A. Répercussions quantifiées (suite)</b>										
<i>Coûts pour le gouvernement</i>										
Promotion de la conformité, application de la loi, administration réglementaire, essais sur les émissions des véhicules <sup>48</sup>	1,7	1,3	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	9,5
<b>Coûts totaux</b>	<b>241,2</b>	<b>470,5</b>	<b>693,7</b>	<b>903,7</b>	<b>1 104,6</b>	<b>1 457,7</b>	<b>1 794,9</b>	<b>2 116,6</b>	<b>2 443,1</b>	<b>11 226,0</b>
<b>Avantages nets (CSC de 29 \$/tonne)</b>	<b>1 126</b>	<b>2 333</b>	<b>3 523</b>	<b>4 668</b>	<b>5 821</b>	<b>6 627</b>	<b>7 447</b>	<b>8 282</b>	<b>9 204</b>	<b>49 031</b>
Avantages nets (CSC de rechange de 116 \$/tonne)	1 397	2 920	4 421	5 869	7 334	8 399	9 483	10 586	11 805	62 213
Ratio avantages-coûts (CSC de 29 \$/tonne)	5,7	6,0	6,1	6,2	6,3	5,5	5,2	4,9	4,8	5,4
<b>B. Répercussions quantifiées non exprimées en termes monétaires — par exemple provenant d'une évaluation de risques<sup>49</sup></b>										
Réduction des GES (Mt d'équivalent CO <sub>2</sub> )	3,4	7,4	11,5	15,5	19,7	23,3	27,0	30,9	35,3	<b>174</b>
Économies de carburant (milliards de litres d'essence)	1,5	3,1	4,8	6,5	8,3	10,0	11,8	13,6	15,6	<b>75</b>
<b>C. Répercussions qualitatives</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Les entreprises œuvrant dans le domaine de l'extraction de pétrole, les installations de raffinage du pétrole et les détaillants du pétrole pourraient être touchés par une diminution de la demande d'essence pour automobile, en raison des améliorations de l'économie de carburant découlant du règlement modifié.</li> <li>Dans l'ensemble, il devrait y avoir des avantages sur la santé liés au règlement modifié, mais ceux-ci seront minimes, en raison de l'incidence limitée sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques. Vu la faible incidence sur les concentrations des principaux contaminants atmosphériques dans l'air ambiant, il n'est pas possible de fournir une estimation quantitative des effets sur la santé. Ces faibles avantages pour la santé pourraient découler des réductions des concentrations ambiantes de concentrations de matières particulaires (MP<sub>2,5</sub>) en raison du règlement modifié.</li> <li>Au chapitre de l'incidence du règlement modifié, on compte une légère réduction du fardeau administratif pour les entreprises réglementées.</li> </ul>										

**Table 5: Average incremental technology cost versus fuel savings per vehicle, by model year (2012CAN\$)**

Payback	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	
<b>Cars</b>										
Technology cost/car	131	262	393	524	655	901	1,147	1,393	1,639	
Break even (years)	3.16	3.01	2.95	2.91	2.87	3.10	3.24	3.31	3.35	
<b>Light duty trucks</b>										
Technology cost/truck	170	340	509	679	849	1,165	1,481	1,797	2,113	
Break even (years)	1.17	1.12	1.09	1.08	1.06	1.28	1.44	1.56	1.65	
<b>Average vehicle (cars and light duty trucks)</b>										
Technology cost/vehicle	147	293	440	586	733	1,007	1,281	1,555	1,829	
Break even (years)	1.77	1.69	1.65	1.63	1.61	1.86	2.04	2.18	2.27	

**Tableau 5 : Coûts différentiels moyens d'ordre technologique par rapport aux économies de carburant par véhicule, par année de modèle (dollars canadiens de 2012)**

Récupération des coûts	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	
<b>Automobiles</b>										
Coûts des technologies/voiture	131	262	393	524	655	901	1 147	1 393	1 639	
Seuil de rentabilité (années)	3,16	3,01	2,95	2,91	2,87	3,10	3,24	3,31	3,35	
<b>Camions légers</b>										
Coûts des technologies/camion légers	170	340	509	679	849	1 165	1 481	1 797	2 113	
Seuil de rentabilité (années)	1,17	1,12	1,09	1,08	1,06	1,28	1,44	1,56	1,65	
<b>Moyenne pour les véhicules (voitures et camions légers)</b>										
Coûts des technologies/véhicule	147	293	440	586	733	1 007	1 281	1 555	1 829	
Seuil de rentabilité (années)	1,77	1,69	1,65	1,63	1,61	1,86	2,04	2,18	2,27	

<sup>48</sup> En guise d'hypothèse simplifiée, les coûts pour le gouvernement, lesquels ont été calculés pour les années civiles, ont été alloués pour l'année de modèle correspondante.

<sup>49</sup> Les incidences quantifiées de la section B du tableau 4 se trouvent également à la section A, à titre de répercussions exprimées en termes monétaires.

Table 6 below presents GHG damages avoided, by model year and combined, as well as the socio-economic net benefits (excluding GHG reduction benefits) and the per-tonne socio-economic cost of GHG damages avoided (negative \$305/tonne).

Le tableau 6 ci-après présente les dommages évités liés aux GES par année de modèle et pour l'ensemble des années de modèle combinées, ainsi que les avantages socioéconomiques nets (sauf les avantages de la réduction des GES) et le coût socioéconomique des dommages évités, par tonne de GES (soit 305 \$/tonne en valeur négative).

**Table 6: Summary metrics (2012CAN\$)**

	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017-2025
CO <sub>2</sub> damages avoided (Mt CO <sub>2</sub> e, discounted at 3%)	3.44	7.44	11.55	15.55	19.77	23.3	27.00	30.99	35.33	174
Present value of the socio-economic costs which equal total costs minus non-GHG benefits (in millions of 2012 Canadian dollars)										-44,605
Present value of the socio-economic cost per tonne of CO <sub>2</sub> damages avoided (\$/tonne)										-305

**Tableau 6 : Résumé des mesures (dollars canadiens de 2012)**

	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017-2025 combinées
Dommages évités liés au CO <sub>2</sub> (en Mt d'équivalent CO <sub>2</sub> ; taux d'actualisation de 3 %)	3,44	7,44	11,55	15,55	19,77	23,3	27,00	30,99	35,33	174
Valeur actuelle des coûts socioéconomiques équivalant au total des coûts moins les avantages non liés aux GES (millions de dollars canadiens, valeur de 2012)										-44 605
Valeur actuelle du coût socioéconomique par tonne de dommages évités liés au CO <sub>2</sub> (\$/tonne)										-305

Sensitivity analysis was conducted to compare the impact of lower, central and higher variables. Technology costs were assessed at plus or minus 30%, while discount rates were assessed at 0%, 3% and 7%, as presented in Table 7.

L'analyse de sensibilité a été menée afin de comparer l'effet de variables faibles, moyennes et élevées. Les coûts des technologies ont été évalués à plus ou moins 30 %, alors que les taux d'actualisation ont été évalués à 0 %, à 3 % et à 7 %, tel qu'il a été présenté au tableau 7.

**Table 7: Sensitivity analysis, net benefits (2012CAN\$ billions, discounted to 2013)**

Sensitivity variables	Net Benefit		
	Lower	Central	Higher
Sensitivity to technology costs (-30%, central, +30%)	52.0	49.0	46.0
Sensitivity to discount rates (7%, 3%, undiscounted)	26.0	49.0	82.4

**Tableau 7 : Analyse de la sensibilité, avantages nets (milliards de dollars canadiens de 2012, année de base d'actualisation : 2013)**

Variables de sensibilité	Avantages nets		
	Faible	Moyen	Élevé
Sensibilité aux coûts des technologies (-30 %, moyenne, +30 %)	52,0	49,0	46,0
Sensibilité aux taux d'actualisation (7 %, 3 %, non actualisée)	26,0	49,0	82,4

**Emissions of criteria air contaminants**

The use of the vehicles that would be subject to the amended Regulations will also generate emission changes of criteria air contaminants (CACs),<sup>50</sup> including particulate matter (PM<sub>2.5</sub>), nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO), and sulphur dioxide (SO<sub>2</sub>). In general, these pollutants and the secondary compounds produced in the atmosphere as a result of their emission (e.g. secondary PM<sub>2.5</sub> and ozone) impact both human health and the environment.

**Émissions des principaux polluants atmosphériques**

L'utilisation des véhicules visés par le règlement modifié donnerait lieu aussi à des changements dans les émissions de principaux polluants atmosphériques<sup>50</sup>, parmi lesquels on compte notamment des matières particulaires (MP<sub>2,5</sub>), de l'oxyde d'azote, des composés organiques volatils, du monoxyde de carbone et du dioxyde de soufre. En général, ces polluants et les composés secondaires produits dans l'atmosphère en raison de leur émission (par exemple MP<sub>2,5</sub> secondaires et ozone) ont une incidence sur la santé humaine et l'environnement.

Criteria air contaminants are not controlled by the amended Regulations; however, light-duty vehicle emissions of NO<sub>x</sub>, VOC,

Les principaux contaminants atmosphériques ne sont pas contrôlés par le règlement modifié; toutefois, les émissions d'oxydes

<sup>50</sup> The impacts of these pollutants on health include an increased risk in various cardiorespiratory outcomes such as premature mortality, hospital admissions and emergency room visits, as well as other welfare effects. In addition, it is recognized that there is no exposure threshold for many of these effects.

<sup>50</sup> Les répercussions de ces polluants sur la santé comprennent un risque accru de divers effets de problèmes cardiorespiratoires, comme les décès prématurés, les visites aux services d'urgence, les hospitalisations, ainsi que d'autres effets sur le bien-être. En outre, il est reconnu qu'il n'y a pas de seuil d'exposition acceptable pour bon nombre de ces effets.

CO, and PM<sub>2.5</sub> are regulated under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, which prescribe emission standards for these pollutants in terms of the maximum mass that can be emitted per distance travelled. Emissions of these CACs are assumed to increase over the lifetime of the model years covered by the amended Regulations due to an increase in overall vehicle-kilometres travelled.

The amended Regulations are expected to result in small but gradually increasing emissions of VOCs and NO<sub>x</sub> over time. Given the uncertainty associated with the available data, it was not possible to draw a general conclusion regarding the direction of change in ambient ozone levels.

Nevertheless, emissions of SO<sub>2</sub> are related directly to the sulphur content of the fuel — which is regulated under the *Sulphur in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* — and the total amount of fuel consumed/combusted. Therefore, since the amended Regulations will lead to a decrease in overall fuel consumption by the regulated vehicles, it is anticipated that emissions of SO<sub>2</sub> will also decrease. Overall, it is expected that the decrease in SO<sub>2</sub> emissions and the increase in primary PM<sub>2.5</sub> emissions will result in a small net decrease (e.g. less than 0.003 µg/m<sup>3</sup> reduction of annual PM<sub>2.5</sub> average for year 2030) in ambient PM<sub>2.5</sub> concentrations in major Canadian urban centres. Accordingly, the associated health benefits, including reduced risk of premature mortality, emergency room visits and hospital admissions for cardiorespiratory outcomes, would be small.

Considering the expected small changes of CAC concentrations in ambient air, it is not possible to provide a quantitative estimate of the impacts on health. In conclusion, the amended Regulations are expected to result in small health benefits as a result of the small reductions in ambient PM<sub>2.5</sub> concentrations. The health impacts from ozone are expected to be negligible. Overall, the health benefits associated with the amended Regulations are expected to be positive but small.

## 8. “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule was implemented to control new administrative burden imposed on businesses as a result of regulations. In summary, the rule requires that departments

- reduce the growth of administrative burden by ensuring that new administrative burden on business introduced by a regulatory change (IN) is offset by an equal decrease in administrative burden on business from the existing stock of regulations (OUT); and
- control the number of regulations by repealing at least one existing regulation every time a new one imposing administrative burden on business is introduced.

The administrative changes that will be implemented through the amended Regulations will result in a net decrease in regulatory burden; therefore, the amended Regulations are considered an “OUT” under the rule. Reductions in burden will be achieved

d’azote, de composés organiques volatils, de monoxyde de carbone et de MP<sub>2.5</sub> des véhicules légers sont régies par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* qui prescrit des normes d’émissions pour ces polluants en ce qui a trait à la masse maximale qui peut être émise par distance parcourue. Les émissions de ces principaux contaminants atmosphériques sont présumées augmenter au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle visées par le règlement modifié en raison d’une hausse du total de kilomètres parcourus par véhicule.

Le règlement modifié devrait donner lieu à de faibles émissions de composés organiques volatils et d’oxyde d’azote qui augmenteraient progressivement au fil du temps. Étant donné l’incertitude liée aux données disponibles, il a été impossible de tirer une conclusion générale quant à la direction des changements des concentrations ambiantes d’ozone.

Néanmoins, les émissions de dioxyde de soufre sont directement liées à la teneur en soufre du carburant, ce qui est réglementé en vertu du *Règlement sur le soufre dans l’essence* et du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, et se rapportent également à la quantité totale de combustible consommé ou brûlé. Étant donné que le règlement modifié entraînera une diminution de la consommation globale de carburant des véhicules visés, on prévoit également une diminution des émissions de dioxyde de soufre. Dans l’ensemble, on s’attend à ce que la diminution des émissions de dioxyde de soufre et l’augmentation des émissions de MP<sub>2.5</sub> primaires engendrent une légère diminution nette (par exemple une réduction de moins de 0,003 µg/m<sup>3</sup> de la moyenne annuelle de MP<sub>2.5</sub> pour 2030) des concentrations ambiantes de MP<sub>2.5</sub> dans les grands centres urbains canadiens. Par conséquent, les avantages connexes pour la santé, y compris la réduction des risques de mortalité prématurée et la diminution du nombre de visites aux services d’urgence et du nombre d’hospitalisations liées à des problèmes cardiorespiratoires, devraient être minimes.

Si l’on tient compte des changements modestes attendus en matière de concentrations de principaux contaminants atmosphériques dans l’air ambiant, il n’est pas possible de fournir une estimation quantitative des effets sur la santé. En conclusion, le règlement modifié devrait entraîner des avantages minimes pour la santé en raison des faibles réductions des concentrations ambiantes de MP<sub>2.5</sub>. Les effets de l’ozone sur la santé devraient être négligeables. Dans l’ensemble, on s’attend à ce que le règlement modifié ait des effets positifs sur la santé, mais faibles.

## 8. Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » a été mise en œuvre afin de contrôler tout nouveau fardeau administratif imposé aux entreprises résultant de la réglementation. En résumé, la règle exige que les ministères :

- restreignent la croissance du fardeau administratif en veillant à ce qu’un nouveau fardeau administratif imposé aux entreprises introduit par un changement à la réglementation (« AJOUT ») soit contrebalancé par un allègement correspondant du fardeau administratif touchant les entreprises du groupe existant de règlements (« SUPPRESSION »);
- contrôlent le nombre de règlements en abrogeant au moins un règlement existant chaque fois qu’un nouveau règlement qui impose un fardeau administratif aux entreprises est pris.

Les changements administratifs qui seront mis en œuvre au moyen du règlement modifié entraîneront une diminution nette du fardeau réglementaire. Par conséquent, la proposition est considérée comme une « SUPPRESSION » en vertu de la règle. Les



primarily by removing the annual preliminary model year reporting requirements under the current Regulations.

Based on calculations carried out using the Standard Cost Model methodology, these regulatory changes have been estimated to result in an annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the Regulations of approximately Can\$59,190, or Can\$2,573 per business.<sup>51</sup> In addition to the 75-day public comment period following publication in *Canada Gazette*, Part I, Environment Canada has held a number of meetings with representatives of the Canadian auto industry to consult on the proposed regulatory amendments and the assumptions behind the one-for-one calculation, including an estimated average of 80 hours of staff time avoided per company per year due to the removal of annual preliminary reporting requirements. Industry representatives have not expressed any concerns with the estimated administrative reductions resulting from the amended Regulations, in particular the removal of the annual preliminary reporting requirements.

## 9. Small business lens

All of the companies to which the current Regulations apply — and to which the amended Regulations continue to apply — are Canadian branches of multinational corporations. As a result, the small business lens does not apply to the amended Regulations, although the compliance costs are expected to be greater than \$1 million annually.

The regulated community comprises manufacturers and importers of new light-duty vehicles sold in Canada. It excludes companies or individuals that

- (a) purchase vehicles outside of Canada and import them into Canada for use or resale;
- (b) sell used vehicles; or
- (c) sell vehicles that do not meet the definitions of “passenger automobile” or “light truck,” as prescribed in the Regulations.

The burden for reporting compliance is the responsibility of the manufacturers and importers, which are Canadian subsidiaries of multinational automobile manufacturers, rather than retailers or low volume importers. Nevertheless, the amended Regulations continue to recognize the unique challenges of companies that manufacture or import small volumes of new light-duty vehicles for sale in Canada.

The current Regulations include provisions specifically designed to reduce the compliance burden of such companies. These provisions temporarily allow companies that manufacture or import a total volume of light-duty vehicles that is less than a prescribed threshold to elect to comply with less stringent standards through model year 2016. These provisions were designed in recognition of the fact that these companies, which, in general, have a more

réductions du fardeau seront principalement atteintes par la suppression des exigences relatives à la présentation du rapport préliminaire annuel prévues par le règlement actuel.

D’après les calculs effectués à l’aide du modèle de coûts standard, on estime que ces modifications au règlement actuel entraîneront une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le règlement modifié d’environ 59 190 dollars canadiens, soit 2 573 dollars canadiens par entreprise<sup>51</sup>. En plus de la période de commentaires de 75 jours qui a suivi la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, Environnement Canada a tenu un certain nombre de rencontres avec des représentants de l’industrie canadienne de l’automobile afin de les consulter au sujet des modifications réglementaires proposées et des hypothèses qui ont servi aux calculs relatifs à la règle du « un pour un ». Ces hypothèses comprennent une estimation de 80 heures de travail d’un employé qui pourront être épargnées par entreprise par année en raison de la suppression de l’exigence de présentation d’un rapport préliminaire annuel. Les représentants de l’industrie n’ont exprimé aucune préoccupation à propos de la valeur estimée des réductions du fardeau administratif résultant du règlement modifié ni à propos de la suppression de l’exigence de soumission d’un rapport préliminaire annuel en particulier.

## 9. Lentille des petites entreprises

Toutes les entreprises auxquelles le règlement actuel s’applique — et auxquelles le règlement modifié continue de s’appliquer — consistent en des filiales canadiennes de sociétés multinationales. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas au règlement modifié, même si on s’attend à ce que les coûts de conformité dépassent un million de dollars par année.

La collectivité réglementée comprend les fabricants et les importateurs de nouveaux véhicules légers vendus au Canada. Elle exclut les entreprises ou les personnes suivantes :

- a) celles qui achètent des véhicules à l’extérieur du Canada et les importent au Canada aux fins d’utilisation ou de revente;
- b) celles qui vendent des véhicules d’occasion;
- c) celles qui vendent des véhicules qui ne correspondent pas aux définitions d’« automobile à passagers » ou de « camion léger » établies dans le Règlement.

Le fardeau de la conformité en matière de présentation des rapports est la responsabilité des fabricants et des importateurs, lesquels sont des filiales canadiennes de constructeurs automobiles multinationaux et non la responsabilité de détaillants ou d’importateurs à faibles volumes. Néanmoins, le règlement modifié continue de reconnaître les défis uniques auxquels font face les entreprises qui fabriquent ou qui importent un faible nombre de nouveaux véhicules légers au Canada aux fins de vente.

Le règlement actuel comprend des dispositions particulières visant spécialement à réduire le fardeau en matière de conformité pour ces entreprises. Ces dispositions permettent temporairement aux entreprises qui fabriquent ou qui importent un volume total de véhicules légers inférieur à un seuil donné de choisir de se conformer à des normes moins rigoureuses d’ici l’année de modèle 2016. Ces dispositions ont été élaborées pour tenir compte du fait que ces

<sup>51</sup> The administrative costs reported in section 8 (“One-for-One” Rule) were estimated discounting to 2013 at a 7% discount rate, over the 10 years in 2012 Canadian dollars. Based on calculations carried out using the Standard Cost Model methodology, these regulatory changes have been estimated to result in an annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the Regulations of approximately Can\$59,190, or Can\$2,573 per business.

<sup>51</sup> Les coûts indiqués dans la section 8 (règle du « un pour un ») ont été estimés avec une année de base d’actualisation de 2013 et un taux d’actualisation de 7 % pendant la période de 10 ans, en dollars canadiens de 2012. En appliquant les calculs de la méthodologie du modèle de coûts standard, on estime que les modifications au Règlement entraîneront une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le projet de règlement d’environ 59 190 dollars canadiens, soit 2 573 dollars canadiens par entreprise.

limited suite of vehicle offerings than do full line companies, could benefit from a less aggressive fleet average standard, which would allow more time to adjust their product plans accordingly. In addition, the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards do not apply to any companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles in Canada per year.

The amended Regulations continue to not apply to the fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards of those companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles per year.

## 10. Consultation

### 10.1. Consultations before the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I

In 2010, the Minister of the Environment and the U.S. President announced their respective intentions to further regulate GHG emissions from light-duty vehicles of model years 2017 and beyond. The Minister of the Environment's announcement specified that Canada's proposed Regulations would build upon the current Regulations in force for model years 2011 to 2016 and would be aligned with those of the United States.

On November 16, 2011, Environment Canada released a consultation document<sup>52</sup> on the proposed regulatory approach to reduce GHG emissions from light-duty vehicles of model years 2017 and beyond in alignment with the U.S. EPA. The goal of the consultation document was to solicit early views from interested parties regarding this regulatory development process and Canada's intent to continue its successful policy of regulatory alignment with the United States in this area. The document was distributed to key stakeholders, provinces and territories and also published on Environment Canada's CEPA Environmental Registry Web site to make it broadly available to all interested parties for a 30-day comment period.

In addition to the release of the consultation document, a number of meetings, including a workshop in February 2012, were held with representatives of the Canadian vehicle industry, provincial governments, environmental groups and other interested parties to discuss the intended regulatory approach.

In response to the consultation document, the Department received nine written submissions from the following groups: industry associations (3), vehicle manufacturers and importers (3), environmental non-governmental organizations (2) and one provincial government.

Submissions generally expressed support for Canada's approach of aligning with the United States for model years 2017 and beyond. Some key issues related to Canada's approach to achieving regulatory alignment were also raised. These comments and others provided during the aforementioned consultations were taken into account in developing the proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

entreprises, qui, en général, ont une gamme de véhicules plus restreinte que les entreprises à large gamme de production, auraient avantage à opter pour des normes moyennes d'émissions de leurs parcs moins rigoureuses, ce qui leur donnerait plus de temps pour adapter leur planification de produit. En outre, les normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> pour les parcs ne s'appliquent pas aux entreprises qui fabriquent ou qui importent, en moyenne, moins de 750 véhicules légers neufs au Canada chaque année.

En vertu du règlement modifié, les entreprises qui fabriquent ou importent, en moyenne, moins de 750 véhicules légers neufs par année demeurent non assujetties aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>.

## 10. Consultation

### 10.1. Consultations tenues avant la publication du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

En 2010, le ministre de l'Environnement et le président américain ont annoncé leurs intentions respectives de poursuivre la réglementation des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des véhicules légers en visant l'année de modèle 2017 et les années subséquentes. L'annonce du ministre de l'Environnement a précisé que le règlement proposé miserait sur le règlement canadien actuellement en vigueur pour les années de modèle 2011 à 2016 et qu'il serait harmonisé avec celui des États-Unis.

Le 16 novembre 2011, Environnement Canada a publié un document de consultation<sup>52</sup> sur une approche réglementaire proposée, harmonisée avec les États-Unis, qui viserait à réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures. Ce document de consultation avait pour but de connaître les premières opinions des parties intéressées concernant ce processus de développement réglementaire et l'intention du Canada de poursuivre sa politique fructueuse d'harmonisation réglementaire sur les États-Unis dans ce domaine. Il a été distribué aux principaux intervenants ainsi qu'aux provinces et territoires en plus d'être publié sur le site Web du registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada afin de le rendre largement accessible à toutes les parties intéressées pour une période de commentaires de 30 jours.

Outre la publication du document de consultation, un certain nombre de rencontres, notamment un atelier en février 2012, ont été tenues avec des représentants de l'industrie canadienne de l'automobile, des gouvernements provinciaux, des groupes environnementaux et d'autres parties intéressées afin de discuter de l'approche réglementaire proposée.

En réponse au document de consultation, le ministère a reçu neuf soumissions écrites des groupes suivants : associations industrielles et représentants d'entreprises (3), importateurs de véhicules légers (3), organisations non gouvernementales (2) et un gouvernement provincial.

Les soumissions exprimaient généralement un soutien envers l'approche du Canada en matière d'harmonisation avec les États-Unis pour l'année de modèle 2017 et les années subséquentes. Certaines questions clés liées à l'approche canadienne envisagée pour mettre en œuvre l'harmonisation réglementaire ont aussi été soulevées. Ces commentaires et d'autres fournis lors des consultations mentionnées ci-dessus ont été pris en compte pour élaborer le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*.

<sup>52</sup> [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=F24B936F-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=F24B936F-1)

<sup>52</sup> [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=F24B936F-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=F24B936F-1)

## 10.2. Consultations after the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I

Publication of the proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on December 8, 2012, initiated a 75-day comment period where interested parties were invited to submit their written comments on the proposed Regulations.<sup>53</sup> The proposed Regulations were also posted on Environment Canada's CEPA Environmental Registry Web site to make it broadly available to interested parties. Environment Canada distributed an email to a broad range of interested parties to inform them of the formal consultation process. On February 11, 2013, Environment Canada held an information session with representatives of provincial and territorial governments, industry associations, vehicle manufacturers and importers, and environmental non-governmental organizations to provide an overview of the proposed Regulations, and answer questions to better inform possible written submissions. Environment Canada also held a number of meetings with industry stakeholders to better understand their views on the proposed Regulations.

Environment Canada received nine written submissions from provincial governments (2), vehicle manufacturers and importers (5), and manufacturers and importers associations (2). Environment Canada took these views into account when developing the final amended Regulations. The following paragraphs summarize the major issues raised by interested parties on the proposed Regulations and Environment Canada's analysis leading to the development of the final amended Regulations.

### 10.2.1. Maintaining alignment with the U.S. EPA's greenhouse gas emission standards for passenger automobiles and light trucks

Overall, alignment with the U.S. EPA remains important for stakeholders in the context of North America's integrated vehicle industry, although some have requested Canada-unique approaches for some elements of the amended Regulations.

One manufacturers and importers association re-iterated their support for Canada to maintain full regulatory alignment with the U.S. regulations. The submission stated that alignment allows for the leveraging of North American economies of scale and provide the greatest access to advanced technologies. The submission further indicated that compliance requirements and flexibility mechanisms proposed by Environment Canada should be identical to those provided by the United States. The U.S. EPA Regulations are very complex, the submission stated, and have a broad range of flexibility measures focused on encouraging the deployment of GHG technologies beyond powertrain efficiencies. The submission also indicated that it is essential that these same flexibility measures are also provided to automobile companies in Canada.

Another manufacturers and importers association and some member companies expressed concerns with the application of the U.S. regulations to the Canadian market. The submission stated that Canada's fleet mix is significantly different relative to the United States, which could make the standards in Canada more

## 10.2. Consultations tenues après la publication du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

La publication du projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 8 décembre 2012, a amorcé une période de commentaires de 75 jours au cours de laquelle les parties intéressées ont été invitées à soumettre leurs commentaires écrits sur la proposition<sup>53</sup>. Cette dernière a aussi été affichée sur le site Web du registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada afin de la rendre largement accessible à toutes les parties intéressées. De plus, Environnement Canada a distribué un courriel à un vaste éventail de parties intéressées pour les informer du processus de consultation officiel. Le 11 février 2013, le Ministère a tenu une séance d'information avec les représentants des provinces et des territoires, d'associations industrielles, de fabricants et d'importateurs de véhicules légers et d'organisations non gouvernementales en environnement, afin de donner un aperçu du projet de règlement et de répondre le mieux possible aux questions des soumissions écrites. Environnement Canada a aussi tenu un certain nombre de rencontres avec des intervenants de l'industrie en vue de mieux comprendre leurs opinions quant au projet de règlement.

Environnement Canada a reçu neuf soumissions écrites, soit de gouvernements provinciaux (2), de fabricants et d'importateurs de véhicules légers (5) et d'associations industrielles (2). Le Ministère a tenu compte de ces opinions au moment d'élaborer le règlement modifié définitif. Les paragraphes suivants résument les questions majeures soulevées par les parties intéressées à l'égard du projet de règlement ainsi que l'analyse d'Environnement Canada ayant mené à l'élaboration du règlement modifié définitif.

### 10.2.1. Maintenir l'harmonisation avec les normes d'émissions de gaz à effet de serre prescrites par l'EPA pour les automobiles à passagers et les camions légers

Globalement, l'harmonisation sur l'EPA des États-Unis demeure importante pour les intervenants dans le contexte intégré de l'industrie automobile de l'Amérique du Nord, même si certains ont demandé des approches uniques au Canada concernant des éléments particuliers du règlement modifié.

Une association de fabricants et d'importateurs a réitéré son soutien envers le maintien, au Canada, d'une harmonisation réglementaire complète avec la réglementation américaine. La soumission mentionnait que l'harmonisation permet de stimuler les économies d'échelle dans le marché nord-américain et d'offrir le meilleur accès aux technologies de pointe. Elle indiquait par ailleurs que les exigences en matière de conformité et les mécanismes de flexibilité proposés par Environnement Canada devraient être identiques à ceux prescrits par les États-Unis. Toujours selon la soumission, le Règlement de l'EPA est très complexe et comporte un vaste éventail de mesures de flexibilité focalisant sur l'incitation à déployer des technologies de GES allant au-delà des efficacités du groupe motopropulseur. Elle indiquait finalement qu'il est essentiel que ces mêmes mesures de flexibilité soient également proposées aux entreprises du secteur automobile du Canada.

Une autre association de fabricants et d'importateurs et des entreprises membres ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'application du règlement américain au marché canadien. La soumission mentionnait que la composition des parcs du Canada était considérablement différente de celle des États-Unis, ce qui pourrait rendre

<sup>53</sup> [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=215](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=215)

<sup>53</sup> [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=215](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=215)

stringent. An example of such differences mentioned in the submission is a proportionally greater number of small compact vehicles in Canada, which are subject to numerically more stringent emission standards than larger vehicles. The submission recommended a number of Canada-unique flexibilities, summarized in sections below.

**Response:** Environment Canada has a long-standing policy of aligning transportation emissions standards with those of the United States. Alignment provides significant environmental and economic benefits to Canada while minimizing costs to industry and consumers.

Environment Canada acknowledges that, while the Canadian light-duty vehicle market comprises essentially the same vehicle offerings as the U.S. light-duty vehicle market, when it comes to the mix of new vehicles purchased every year, the Canadian market is not a smaller replica of the U.S. market. There are some differences, as highlighted by one manufacturers and importers association.

That being said, the vast majority of light-duty vehicles are imported into Canada by large corporations with sufficient volume and diversity so as to not make small fleet mix differences a significant barrier to compliance. Also, the amended Regulations provide a variety of compliance flexibilities that allow companies to adjust their fleet mix, if needed, to meet their regulatory obligations.

#### 10.2.2. Stringency of emission standards

One manufacturers and importers association and some member companies expressed in their submissions their view that the proposed Regulations include inequitable stringency levels in the emission standards for passenger automobiles and light trucks. More specifically, the submissions stated that the proposed targets favour light trucks and particularly full-size pick-up trucks, resulting in a disproportionate regulatory burden on companies that are focused on passenger automobiles and/or mid-size and smaller light trucks. The submissions highlighted the need for potential Canada-unique flexibilities to mitigate the impact of inequitable stringency levels.

One company recommended that the proposed Regulations be changed so that target values have equitable stringency levels for all market segments.

Another manufacturers and importers association expressed their support for emission standards that are fully aligned with those of the U.S. EPA.

**Response:** Light trucks, particularly large light trucks, are designed to serve some kind of utility function (e.g. towing, hauling), at least more so than typical passenger automobiles. Manufacturers and importers of such vehicles face a challenge to achieve significant GHG emission reductions while maintaining this functionality, which is a key to meeting consumer expectations. In recognition of this challenge, the annual rate at which the carbon dioxide emission target values for light trucks reduce in model years 2017 to 2021 is, on average, 3.5% per year — a lower average annual rate than the 5% applicable to passenger automobiles.

les normes plus sévères au Canada. La soumission donnait un exemple de ce genre de différences, soit le nombre proportionnellement plus élevé au Canada de petits véhicules compacts, assujettis à des normes d'émissions numériquement plus sévères que les gros véhicules. Elle recommandait, par ailleurs, un certain nombre de mesures de flexibilité uniques au Canada, lesquelles sont résumées dans les sections ci-dessous.

**Réponse :** Environnement Canada maintient de longue date une politique d'harmonisation des normes d'émissions provenant du transport avec celles des États-Unis. L'harmonisation procure des avantages importants pour l'environnement et pour l'économie au Canada, tout en minimisant les coûts à assumer par l'industrie et par les consommateurs.

Environnement Canada reconnaît que, bien que le marché canadien des véhicules légers comprenne essentiellement les mêmes offres de véhicules que le marché américain des véhicules légers, lorsqu'il s'agit de la combinaison des véhicules neufs achetés chaque année, le marché canadien n'est pas une réplique « petit format » du marché américain. Il existe des différences, comme le fait remarquer une association de fabricants et d'importateurs.

Il demeure que la vaste majorité des véhicules légers sont importés au Canada par de grandes sociétés ayant un volume et une diversité suffisants pour que les petites différences dans la composition des parcs ne constituent pas un obstacle important à la conformité. De plus, le règlement modifié offre une variété de mesures de flexibilité en matière de conformité qui permettent aux entreprises d'ajuster, au besoin, la composition de leurs parcs afin de satisfaire aux obligations réglementaires.

#### 10.2.2. Rigueur des normes d'émissions

Dans leurs soumissions, une association de fabricants et d'importateurs et un certain nombre des entreprises membres ont exprimés leur opinion que les niveaux de sévérité des normes d'émissions du projet de règlement concernant les automobiles à passagers et les camions légers sont inéquitables. Plus spécifiquement, les soumissions mentionnaient que les cibles proposées favorisaient les camions légers et particulièrement les grosses camionnettes, entraînant un fardeau réglementaire disproportionné sur les entreprises focalisant sur les automobiles à passagers ou les camions légers moyens et petits. Elles faisaient d'ailleurs ressortir la nécessité de mettre en place des mesures de flexibilité potentielles uniques au Canada afin d'atténuer les incidences des niveaux de sévérité inéquitables.

Une entreprise a recommandé que le projet de règlement soit adapté afin que les valeurs cibles aient des niveaux de sévérité équitables pour tous les segments de marché.

Une autre association de fabricants et d'importateurs a exprimé son soutien envers des normes d'émissions pleinement harmonisées avec celles de l'EPA.

**Réponse :** Les camions légers, et les gros camions légers en particulier, sont conçus pour assumer une quelconque fonction utilitaire (par exemple remorquage, chargement), du moins, plus que ne le sont les automobiles à passagers typiques. Les fabricants et importateurs de ce genre de véhicules doivent relever le défi de réaliser d'importantes réductions d'émissions de GES tout en maintenant ces fonctions, un élément clé pour satisfaire aux attentes des consommateurs. Pour tenir compte de ce défi, le taux annuel auquel ont été réduites les valeurs des cibles d'émissions de dioxyde de carbone pour les camions légers des années de modèle 2017 à 2021 est, en moyenne, de 3,5 % par année — un taux annuel moyen inférieur au taux de 5 % applicable aux automobiles à passagers.

Environment Canada recognizes the importance of aligned emission standards and is not modifying the stringency levels of the target values.

#### 10.2.3. Flexibilities for small- and medium-size pick-up trucks

One manufacturers and importers association stated in its submission that Environment Canada should ensure that producers of affordable, fuel efficient small- and medium-size pick-up trucks do not bear a disproportionate portion of the regulatory burden. The submission indicated that the proposed Regulations failed to properly consider the merits of small- and medium-size pick-up trucks as viable alternatives to full-size pick-up trucks. It further stated that smaller pick-up trucks can provide consumers with similar utility function, produce fewer GHG emissions, and deliver improved fuel efficiency. As pick-up truck consumers in Canada continue to replace older vehicles with new and more fuel efficient models, the submission indicated that Environment Canada should consider providing similar allowances, such as those applicable to hybrid technologies, for small- and medium-size pick-up trucks that are currently only offered to large pick-up trucks.

**Response:** In alignment with the United States, the amended Regulations provide compliance flexibilities to companies importing or manufacturing full-size pick-up trucks.

Full-size pick-up trucks face particular challenges in introducing hybrid technologies or other technologies that significantly reduce their carbon-related exhaust emission value below their target value, while maintaining their utility and performance. Environment Canada recognizes these challenges and, as of model year 2017, the amended Regulations will provide companies the flexibility to calculate an allowance applicable to model types that meet the definition of full-size pick-up truck as described in section 5.

These provisions are also consistent with commitments made by Canada and the United States to synchronize and align the Regulations under the Regulatory Cooperation Council.

#### 10.2.4. Mid-term review

One manufacturers and importers association recommended in its submission a regulatory mechanism to review the applicability and appropriateness of the 2022–2025 standards, similar to the U.S. process (referred to in the United States as the “mid-term” review, which needs to be completed by April 2018). The submission indicated the need for Environment Canada to consult with Canadian manufacturers and importers, and take into account Canada-unique considerations when determining the applicability of the 2022–2025 emission standards in the Canadian context.

Another manufacturers and importers association stated in its submission that aligning with the U.S. EPA standards for model years 2017 and beyond provides regulatory certainty. The submission supported Environment Canada’s commitment to participate in the mid-term review and highlighted the importance to maintain alignment if the U.S. mid-term review were to lead to changes to the U.S. regulations.

Environnement Canada reconnaît l’importance de l’harmonisation des normes d’émissions et ne modifiera pas les niveaux de sévérité des valeurs cibles.

#### 10.2.3. Mesures de flexibilité pour les petites et moyennes camionnettes

Une association de fabricants et d’importateurs a mentionné dans sa soumission qu’Environnement Canada devrait s’assurer que les fabricants ou importateurs de petites et moyennes camionnettes abordables et écoénergétiques n’auront pas à porter la portion disproportionnée du fardeau réglementaire. La soumission indiquait que le projet de règlement ne considérait pas de façon appropriée les mérites des petites et moyennes camionnettes comme des solutions de rechange viables aux grosses camionnettes. Elle soulignait aussi que les petites camionnettes pouvaient offrir aux consommateurs des fonctions utilitaires similaires et une meilleure consommation d’essence en plus de produire moins d’émissions de GES. Puisque les consommateurs canadiens de camionnettes continuent à remplacer les vieux véhicules par des modèles nouveaux plus écoénergétiques, la soumission indiquait qu’Environnement Canada devrait considérer d’offrir des allocations similaires aux petites et moyennes camionnettes, telles que celles applicables aux technologies hybrides, actuellement offertes uniquement aux grosses camionnettes.

**Réponse :** Le règlement modifié prévoit deux mesures de flexibilité en matière de conformité pour les importateurs ou fabricants de grosses camionnettes, des mesures qui sont harmonisées avec celles des États-Unis.

En ce qui concerne les grosses camionnettes, il peut être particulièrement difficile d’introduire des technologies hybrides ou d’autres technologies qui permettent de réduire significativement la valeur de leurs émissions de gaz d’échappement liées au carbone en-deçà de leur valeur cible tout en maintenant l’utilité et le rendement de ces véhicules. Environnement Canada reconnaît ces difficultés et, à compter de l’année de modèle 2017, le règlement modifié offrira aux entreprises la flexibilité de calculer une allocation applicable aux types de modèles qui correspondent à la définition d’une grosse camionnette, tel qu’il est expliqué à la section 5.

De plus, ces dispositions sont compatibles avec les engagements pris par le Canada et les États-Unis concernant la synchronisation et l’harmonisation de la réglementation en vertu du Conseil de coopération en matière de réglementation.

#### 10.2.4. Examen de mi-mandat

Dans sa soumission, une association de fabricants et d’importateurs recommandait la mise en place d’un mécanisme réglementaire pour examiner l’applicabilité et la pertinence des normes de 2022 à 2025, tout comme dans le processus américain (qu’on appelle aux États-Unis l’examen de mi-mandat, qui doit être achevé d’ici avril 2018). La soumission indiquait par ailleurs l’importance qu’Environnement Canada consulte les fabricants et importateurs canadiens et tienne compte des considérations uniques au Canada au moment de déterminer l’applicabilité des normes d’émissions de 2022 à 2025 dans le contexte canadien.

Une autre association de fabricants et d’importateurs a mentionné dans sa soumission que l’harmonisation avec les normes de l’EPA pour l’année de modèle 2017 et les années de modèle subséquentes procurait une certitude sur le plan de la réglementation. La soumission appuyait l’engagement d’Environnement Canada de participer à l’examen de mi-mandat et soulignait l’importance de maintenir l’harmonisation si l’examen de mi-mandat des États-Unis devait aboutir à des changements au règlement américain.

**Response:** Environment Canada agrees that there are benefits to providing long-term regulatory certainty to Canada's automobile industry to ensure that Canada continues to benefit from the environmental and economic benefits of regulatory alignment. The Government of Canada will regulate GHG emissions from light-duty vehicles from model year 2017 and beyond, in alignment with the U.S. EPA emission standards.

Because of CEPA 1999's limited enabling authority, the concept of the mid-term review has not been included in the amended Regulations. The amended Regulations incorporate by reference the U.S. standards for model years 2022 to 2025. This will maintain alignment should the U.S. EPA modify the 2022–2025 emission standards as a result of its mid-term review.

In addition, Environment Canada is committed to consulting with stakeholders as well as provinces, territories and the industry on the results of the U.S. mid-term review to ascertain whether any changes are required to the Regulations. Environment Canada also intends to undertake a review of costs and benefits resulting from the impacts associated with any possible new requirements being proposed as a result of the U.S. mid-term review. Canada-unique considerations will also be taken into account, if necessary.

#### 10.2.5. Intermediate-volume manufacturers

One manufacturers and importers association and some member companies recommended in their submissions that the flexibilities offered to intermediate-volume companies for model years 2012–2016 be extended to the 2017–2025 period. The submissions stated that smaller volume companies may face unique challenges in transitioning to mandatory compliance with the 2017–2025 fleet average GHG emission standards. The submissions also stated that several intermediate volume companies occupy the niche market of relatively small and high-performance vehicles (i.e. high fuel consumption and GHG emissions), a situation that inherently makes compliance with the GHG standards for model years 2017–2025 more difficult.

The submissions further indicated that intermediate-volume companies will be unable to rely upon credit trading or purchase CO<sub>2</sub> emission credits from competitors in order to achieve their compliance goals.

**Response:** As a form of short term compliance flexibility and in order to help high-performance vehicle manufacturers transition to a regulatory regime, the current Regulations for model years 2012–2016 establish, under certain conditions, 25% less stringent standards for vehicles manufactured or imported by intermediate-volume companies. The amended Regulations for model years 2017 and beyond will phase out this flexibility by 2021.

Environment Canada recognizes that 2017–2025 standards are challenging for all companies but more so for a number of intermediate-volume companies. That said, Environment Canada has not received information to the effect that the GHG performance of intermediate-volume companies in Canada will be any different than their performance in the United States. In other words,

**Réponse :** Environnement Canada convient qu'il y a des avantages à offrir à l'industrie automobile canadienne une certitude à long terme sur le plan de la réglementation afin de s'assurer que le Canada continue à tirer profit des avantages environnementaux et économiques de l'harmonisation réglementaire. Le gouvernement du Canada réglera les émissions de GES provenant des véhicules légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle subséquentes, en respectant l'harmonisation avec les normes d'émissions de l'EPA.

Étant donné l'autorité habilitante limitée de la LCPE de 1999, le concept de l'examen de mi-mandat n'a pas été inclus dans le règlement modifié. Le règlement modifié incorpore par référence les normes américaines pour les années de modèle 2022 à 2025. Cela permettra de maintenir l'harmonisation dans l'éventualité où l'EPA modifierait les normes d'émissions 2022 à 2025 en conséquence de son examen de mi-mandat.

De plus, Environnement Canada s'est engagé à consulter les intervenants, incluant l'industrie ainsi que les provinces et les territoires, quant aux résultats de l'examen de mi-mandat américain, en vue de déterminer si des changements sont requis au règlement. Environnement Canada a, par ailleurs, l'intention de procéder à l'examen des coûts et avantages résultant des incidences associées à toutes nouvelles exigences potentiellement proposées en conséquence de l'examen de mi-mandat américain. Les considérations uniques au Canada seront prises en compte, au besoin.

#### 10.2.5. Entreprises à volumes moyens

Dans leurs soumissions, une association de fabricants et d'importateurs et un certain nombre de ses entreprises membres ont recommandé que les mesures de flexibilité offertes aux entreprises à volumes moyens pour les années de modèle 2012 à 2016 soient prolongées à la période 2017 à 2025. Les soumissions mentionnaient que les entreprises au volume plus faible pouvaient être confrontées à des problématiques uniques au moment de faire la transition vers la conformité obligatoire aux normes d'émissions de GES des parcs moyens de 2017 à 2025. Les soumissions soulignaient aussi que plusieurs entreprises à volumes moyens occupaient le marché à créneaux des petits véhicules haute performance (c'est-à-dire avec consommation de carburant et émissions de GES élevées), une situation qui rend plus difficile en soi la conformité aux normes de GES pour les années de modèle 2017 à 2025.

Les soumissions indiquaient finalement que les entreprises à volumes moyens ne pourraient pas compter sur l'échange de points ou l'achat de points d'émissions de CO<sub>2</sub> auprès de concurrents pour d'atteindre leurs objectifs en matière de conformité.

**Réponse :** En tant que forme de mesure de flexibilité à court terme sur le plan de la conformité et afin d'aider les fabricants ou importateurs d'automobiles haute performance à faire la transition vers un régime de réglementation, le règlement actuel pour les années de modèle 2012 à 2016 établit, sous certaines conditions, des normes 25 % moins sévères pour les véhicules fabriqués ou importés par des entreprises à volumes moyens. Le règlement modifié pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle subséquentes éliminera progressivement cette mesure de flexibilité à temps pour l'année de modèle 2021.

Environnement Canada reconnaît que les normes pour 2017 à 2025 sont exigeantes pour toutes les entreprises, mais encore plus pour un certain nombre d'entreprises à volumes moyens. Cela étant dit, le Ministère n'a pas reçu d'information selon laquelle la performance en matière de GES des entreprises à volumes moyens du Canada sera différente de leur performance aux États-Unis. En

Environment Canada is not aware of marked differences between the vehicle fleets of U.S. and Canadian intermediate-volume companies that would justify Canada-unique flexibilities.

Environment Canada is establishing in the amended Regulations Canada-unique enhanced flexibility for electric vehicles (section 10.2.8 below) in response to other comments received. That additional flexibility may be advantageous to some intermediate-volume companies. For example, intermediate-volume companies that plan to introduce all electric and plug-in hybrid electric vehicles will benefit from the additional flexibility provided to those vehicles.

#### 10.2.6. Four-wheel drive and all-wheel drive vehicles

One manufacturers and importers association commented in its submission that the proposed Regulations will force Canadian companies to limit the sale of four-wheel drive and all-wheel drive vehicles given the higher GHG emissions associated with four-wheel drive and all-wheel drive technology. The submission reported that Canadians have a stronger preference for four-wheel drive and all-wheel drive vehicles relative to Americans because of Canada's winter driving conditions and terrain. The submission also recommended an adjustment factor (undefined) to address this concern.

Another manufacturers and importers association expressed their support for full regulatory alignment with the U.S. regulations.

**Response:** In alignment with the United States, the amended Regulations establish separate GHG emission standards for passenger automobiles and light trucks. Light trucks are subject to numerically higher emission standards, in recognition of their utility function (see sections 5 and 10.2.2).

Certain vehicle segments, such as some small sport utility vehicles, are classified as light trucks if they are equipped with four-wheel drive or all-wheel drive technology, whereas their two-wheel drive variant are classified as passenger automobiles. The presence, in a company's fleets, of such four-wheel drive or all-wheel drive vehicles, compared to their two-wheel drive variant, may therefore positively impact the company's compliance with the amended Regulations. Conversely, other vehicle segments, such as some sedans, remain classified as passenger automobiles regardless of whether they are equipped with four-wheel drive or all-wheel drive technology. The presence, in a company's fleets, of such four-wheel drive or all-wheel drive vehicles may have a slight adverse impact on the company's compliance with the amended Regulations, given the small GHG emission increase normally associated with four-wheel drive or all-wheel drive vehicles compared to their two-wheel drive variant.

Notwithstanding the above, the amended Regulations require GHG emission improvements from all vehicle segments, including four-wheel drive and all-wheel drive vehicles. This approach promotes innovation in all vehicle segments and increases the GHG mitigation potential under the amended Regulations. Also, the amended Regulations provide a variety of compliance flexibilities

d'autres termes, Environnement Canada n'a été témoin d'aucune différence importante entre les parcs de véhicules des entreprises à volumes moyens des États-Unis et du Canada qui justifierait la mise en place de mesures de flexibilité uniques au Canada.

Environnement Canada établit dans le règlement modifié des mesures de flexibilité améliorées, uniques au Canada, pour les véhicules à technologie de pointe (section 10.2.8 ci-dessous), en réponse à d'autres commentaires reçus. Cette mesure de flexibilité additionnelle peut être avantageuse pour certaines entreprises à volumes moyens. Par exemple, les entreprises à volumes moyens qui prévoient introduire des véhicules entièrement électriques ou des véhicules électriques hybrides rechargeables profiteront de la mesure de flexibilité additionnelle offerte pour ces véhicules.

#### 10.2.6. Véhicules à quatre roues motrices et à traction intégrale

Dans sa soumission, une association de fabricants et d'importateurs a souligné que le projet de règlement forcera les entreprises canadiennes à limiter la vente de véhicules à quatre roues motrices et à traction intégrale, étant donné l'augmentation des émissions de GES qui est associée à ces technologies. La soumission mentionnait que les Canadiens avaient une préférence accrue pour les véhicules à quatre roues motrices et à traction intégrale en comparaison avec les Américains en raison des conditions de terrain et de la conduite hivernale au Canada. La soumission recommandait finalement un facteur d'ajustement (lequel n'était pas défini) pour aborder cette préoccupation.

Une autre association de fabricants et d'importateurs a exprimé son appui à une harmonisation complète avec la réglementation des États-Unis.

**Réponse :** Le règlement modifié établit des normes d'émissions de GES différentes, selon que le véhicule est une automobile à passagers ou un camion léger, une mesure qui est harmonisée avec la réglementation américaine. Les camions légers sont assujettis à des normes numériquement plus élevées afin de tenir compte de leur fonction utilitaire (voir les sections 5 et 10.2.2).

Les véhicules de certains segments, tels que certains petits véhicules utilitaires sport, se qualifient en tant que camions légers lorsqu'ils sont dotés de la technologie à quatre roues motrices ou à traction intégrale, alors que leurs variantes à deux roues motrices se qualifient en tant qu'automobiles à passagers. La présence, dans les parcs d'une entreprise, de tels véhicules à quatre roues motrices ou à traction intégrale, au lieu de leur variante à deux roues motrices, peut donc avoir une incidence positive sur la conformité d'une entreprise avec le règlement modifié. À l'inverse, les véhicules d'autres segments, tels que certaines berlines, sont toujours classés en tant qu'automobiles à passagers, qu'ils soient dotés ou non de la technologie à quatre roues motrices ou à traction intégrale. La présence, dans les parcs d'une entreprise, de tels véhicules à quatre roues motrices ou à traction intégrale peut avoir une faible incidence négative sur la conformité d'une entreprise avec le règlement modifié, étant donné les émissions de GES un peu plus élevées qui sont habituellement associées aux véhicules à quatre roues motrices ou à traction intégrale, comparativement à leur variante à deux roues motrices.

Cela étant dit, le règlement modifié requiert des réductions des émissions de GES de tous les segments de véhicules, incluant les véhicules à quatre roues motrices et à traction intégrale. Cette approche promeut l'innovation dans tous les segments de véhicules et accroît le potentiel de réduction des émissions de GES associé au règlement modifié. De plus, le règlement modifié offre une

that allow companies to adjust their fleet mix, if needed, to meet their regulatory obligations.

This approach is also consistent with commitments made by Canada and the United States to synchronize and align the Regulations under the Regulatory Cooperation Council.

#### 10.2.7. Applicability to “nearly new” vehicles imported into Canada

One manufacturers and importers association expressed concerns that the proposed Regulations do not include measures to address the potential role of importers of nearly new vehicles for profit. Their submission stated that not including importers of nearly new vehicles in the Canadian Regulations could incite some companies to import nearly new vehicles from the United States to satisfy the demand in Canada. The submission recommended that importers of nearly new vehicles be required to meet the proposed standards in order to avoid compromising Canada’s environmental objectives.

**Response:** Environment Canada recognizes that the large supply of used vehicles in the United States will continue to provide opportunities for Canadian consumers and vehicle brokers to source vehicles across the border. However, like the current Canadian Regulations for model years 2011–2016, and in alignment with the U.S. GHG standards for model years 2017 and beyond, the amended Regulations do not apply to nearly-new vehicles imported into Canada. It is expected that the influence of the amended Regulations on the importation of nearly new vehicles for sale in Canada will be very limited. From an environmental perspective, any new vehicle that would be sold at the retail level in the United States would be included in the emission standards and compliance programs of the corresponding U.S. national regulatory regime. Accordingly, not including nearly new vehicles in the Canadian Regulations is not expected to compromise the overall environmental objectives of the common North American standards.

#### 10.2.8. Flexibilities for electric vehicles

Under the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME), provincial and territorial governments have indicated their support for exploring ways to increase the deployment of advanced vehicle technologies in the Canadian marketplace. One manufacturers and importers association, some member companies and one provincial government also stated in their submissions that Environment Canada should provide additional incentives to support the introduction of electric vehicles in the context of Canada’s clean electricity production compared to the United States. The submissions reported that electric vehicles operated in Canada may generate only one third of the CO<sub>2</sub>-equivalent emissions as compared to the United States. The submissions also stated that it is difficult for Canadian companies to develop a business case to support the introduction of electric vehicles given a lack of market incentives and the absence of a regulatory framework.

**Response:** Environment Canada confirms that Canada’s electricity production has a much smaller carbon-footprint than in the

variété de mesures de flexibilité en matière de conformité qui permettent aux entreprises d’ajuster, au besoin, la composition de leurs parcs afin de satisfaire aux obligations réglementaires.

De plus, cette approche est compatible avec les engagements pris par le Canada et les États-Unis concernant la synchronisation et l’harmonisation de la réglementation en vertu du Conseil de coopération en matière de réglementation.

#### 10.2.7. Applicabilité aux véhicules « presque neufs » importés au Canada

Dans sa soumission, une association de fabricants et d’importateurs a exprimé ses préoccupations selon lesquelles le projet de règlement ne prévoyait aucune mesure pour aborder le rôle potentiel de l’importateur de véhicules « presque neufs ». Elle mentionnait aussi que le fait de ne pas appliquer le règlement canadien aux importateurs de véhicules presque neufs pourrait inciter certaines entreprises à importer de tels véhicules des États-Unis afin de satisfaire à la demande au Canada. Elle recommandait donc qu’on exige des importateurs de véhicules presque neufs qu’ils répondent aux normes proposées afin d’éviter de compromettre les objectifs environnementaux du Canada.

**Réponse :** Environnement Canada reconnaît que l’offre importante de véhicules usagés aux États-Unis continuera d’offrir des occasions aux consommateurs et aux courtiers canadiens de puiser dans le marché américain. Cependant, à l’instar du règlement canadien actuel visant les années de modèle 2011 à 2016 et compte tenu de l’harmonisation avec les normes américaines de GES pour l’année de modèle 2017 et les années de modèle subséquentes, le règlement modifié ne s’applique pas aux véhicules presque neufs importés au Canada. L’influence du règlement modifié sur l’importation de véhicules presque neufs destinés à la vente au Canada devrait être très limitée. D’une perspective environnementale, tout véhicule neuf vendu au détail aux États-Unis est visé par les normes d’émissions et inclus dans les programmes de conformité du régime réglementaire national correspondant aux États-Unis. Ainsi, le fait de ne pas inclure les véhicules presque neufs dans le règlement canadien ne devrait pas compromettre l’atteinte des objectifs environnementaux visés par les normes nord-américaines communes.

#### 10.2.8. Mesures de flexibilité pour les véhicules à technologie de pointe

Par l’entremise du Conseil canadien des ministres de l’Environnement (CCME), les gouvernements provinciaux et territoriaux ont indiqué leur soutien en vue d’explorer des façons d’augmenter le déploiement des technologies automobiles de pointe dans le marché canadien. Une association de fabricants et d’importateurs, des entreprises membres et un gouvernement provincial ont aussi mentionné dans leurs soumissions qu’Environnement Canada devrait offrir des mesures d’encouragement additionnelles pour appuyer l’introduction de véhicules électriques, dans le contexte d’une production canadienne d’électricité plus propre en comparaison avec les États-Unis. Les soumissions mentionnaient que les véhicules électriques utilisés au Canada peuvent contribuer au tiers seulement des émissions d’équivalent CO<sub>2</sub>, comparativement à de tels véhicules qui seraient utilisés aux États-Unis. Elles indiquaient aussi qu’il est difficile pour les entreprises canadiennes de développer une analyse de rentabilisation pour soutenir l’introduction de véhicules électriques étant donné le manque de mesures d’encouragement et l’absence de cadre réglementaire.

**Réponse :** Environnement Canada confirme qu’au Canada, la production électrique génère une empreinte carbone beaucoup



United States. Approximately 23% and 71% of Canada's and the United States' electricity, respectively, was generated using fossil fuels. Renewable sources contributed to 62% and 10% of total electricity generated in Canada and in the United States, respectively.<sup>54</sup>

In alignment with the United States, the proposed Regulations allowed companies to multiply the number of electric vehicles in their fleet by a prescribed factor, which ranged from 1.3 to 2.0 over the 2017–2021 period. It should be noted that the existing Regulations allow companies to multiply the number of electric vehicles in their fleet by a factor of 1.2, a flexibility that is not offered in the U.S. regulations. Given that Canada's electricity generation is cleaner than the United States electricity generation, Environment Canada is increasing by 0.5 all the prescribed factors applicable to advanced technology vehicles for model years 2017–2021. Environment Canada is including a factor of 1.5 applicable to electric and fuel cell vehicles of model years 2022–2025 and a factor of 1.3 applicable to plug-in hybrid electric vehicles of model years 2022–2025 (see Table 1).

## 11. Regulatory cooperation

The Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council announced that “in addressing climate change, both Canada and the United States have implemented aggressive emissions targets in the transportation sector. Continuing progressive and aligned action to reduce GHGs from vehicles is a priority for both countries. There is an opportunity for regulators to work more closely with the aim of better synchronizing implementation of regulations and leveraging existing expertise.”<sup>55</sup>

## 12. Rationale

The amended Regulations are expected to achieve the Government of Canada's objective to continue to reduce GHG emissions from light-duty vehicles and build upon the success of the current Regulations, which apply to new light-duty vehicles of model years 2011 to 2016. The amended Regulations align with the national GHG emission standards of the U.S. EPA for model years 2017 to 2025, providing long-term regulatory certainty to the auto industry and common requirements in both jurisdictions to allow companies to take advantage of economies of scale. The implementation of these comprehensive and progressively stringent national GHG emission standards requires significant technological improvements to new light-duty vehicles, which will lead to significant GHG emission reductions and improved fuel efficiency. The present value to vehicle purchasers of benefits from reduced fuel consumption alone is estimated to be \$50.1 billion (pre-tax) over the lifetime operation of model year 2017 to 2025 vehicles. Additional benefits include reduced refuelling time and additional driving, valued at \$5.7 billion. Overall, a benefit-to-cost ratio of over five to one supports the rationale of the amended Regulations.

moins importante qu'aux États-Unis. Environ 23 % et 71 % de l'électricité canadienne et américaine, respectivement, sont générés en utilisant des combustibles fossiles. Les sources d'énergie renouvelable contribuent à 62 % et 10 % de l'électricité totale produite au Canada et aux États-Unis, respectivement<sup>54</sup>.

Le projet de règlement permettait aux entreprises de multiplier le nombre de véhicules électriques dans leur parc selon un facteur réglementaire, qui variait de 1,3 à 2,0 au cours de la période des années de modèle 2017 à 2021, une mesure de flexibilité qui est harmonisée avec le règlement américain. Il faut comprendre que le règlement existant permet aux entreprises de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe dans leur parc par un facteur de 1,2, une mesure de flexibilité que le règlement américain n'offre pas. Étant donné la production d'électricité plus propre au Canada qu'aux États-Unis, Environnement Canada augmente de 0,5 tous les facteurs réglementaires applicables aux véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2017 à 2021. Le Ministère inclut un facteur de 1,5 visant les véhicules électriques ou à piles à combustible des années de modèle 2022 à 2025 et un facteur de 1,3 visant les véhicules électriques hybrides rechargeables des années de modèle 2022 à 2025 (voir le tableau 1).

## 11. Coopération en matière de réglementation

Le plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis fait état de la déclaration suivante : « Afin de lutter contre les changements climatiques, le Canada et les États-Unis ont établi des objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur des transports. La poursuite des efforts progressifs et harmonisés pour réduire les gaz à effet de serre produits par les véhicules est une priorité des deux pays. Il est opportun que les responsables de la réglementation intensifient leurs efforts communs afin de mieux synchroniser la mise en œuvre de la réglementation et de tirer parti de l'expertise actuelle »<sup>55</sup>.

## 12. Justification

On s'attend à ce que le règlement modifié permette au gouvernement du Canada d'atteindre son objectif visant à continuer de réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers et de s'appuyer sur la réussite du règlement actuel, qui s'applique aux nouveaux véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016. Le règlement modifié est harmonisé avec les normes nationales d'émissions de GES de l'EPA des États-Unis pour les années de modèle 2017 à 2025, ce qui fournit une certitude réglementaire à long terme à l'industrie automobile et des exigences communes aux deux pays afin de permettre aux entreprises de tirer parti des économies d'échelle. La mise en œuvre de ces normes d'émissions de GES nationales de plus en plus rigoureuses nécessite d'importantes améliorations technologiques pour les nouveaux véhicules légers, ce qui engendra d'importantes réductions des émissions de GES et l'amélioration de l'efficacité énergétique. La valeur actuelle des avantages découlant uniquement de la consommation réduite de carburant pour les acheteurs de véhicules est estimée à 50,1 milliards de dollars (avant taxes) au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. Les avantages supplémentaires comprennent la réduction du temps de ravitaillement et la conduite additionnelle, dont la valeur est estimée à 5,7 milliards de dollars. Dans l'ensemble, un ratio avantages-coûts

<sup>54</sup> [www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/mrgynfntn/nrgyrprt/lctcty/clfrdpwrgnrtn2008/clfrdpwrgnrtn-eng.html](http://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/mrgynfntn/nrgyrprt/lctcty/clfrdpwrgnrtn2008/clfrdpwrgnrtn-eng.html)

<sup>55</sup> Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council: [www.actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory](http://www.actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory).

<sup>54</sup> [www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/mrgynfntn/nrgyrprt/lctcty/clfrdpwrgnrtn2008/clfrdpwrgnrtn-fra.html](http://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/mrgynfntn/nrgyrprt/lctcty/clfrdpwrgnrtn2008/clfrdpwrgnrtn-fra.html)

<sup>55</sup> Le plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis : [www.actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-cooperation](http://www.actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-cooperation).

It is assumed that manufacturers would meet the amended Regulations by making the necessary modifications to the forecasted fleet. It is not within the capacity of OMEGA to model the full range of compliance flexibility. For instance, manufacturers could also comply by changing the sales mix of their fleets, or adding new advanced technology vehicles to their fleet, such as electric vehicles. This suggests that other lower cost options that have not been modeled may be available to companies. Further, because the full range of credit opportunities available to manufacturers was not modeled, the costs of the amended Regulations may be somewhat overestimated. For example, while trading of credits between fleets of passenger automobiles and light trucks was modeled, cross-manufacturer trading and advanced technology credits were not. The analysis is primarily intended to estimate the industry's ability to comply with new standards without changing product mix.

The International Council on Clean Transportation (ICCT) has identified Canadian and U.S. regulatory efforts to reduce GHGs from light-duty vehicles as consistent with the broader global trend towards the regulation of fuel economy and GHG emission reductions. Around the globe, major car-manufacturing countries have put in place or are moving to set multi-year fuel economy and GHG standards. In addition to Canada and the United States, the European Union, Japan, China and South Korea are notable examples of countries that have already taken regulatory action in this area. In July 2013, Mexico published final fuel economy/GHG regulations for 2014 to 2016 model year light-duty vehicles that are similar in nature to current Canadian and U.S. regulations. As a result of this trend among key auto-manufacturing countries, the issue will continue to play a role in auto sector competitiveness on a global level.

### 13. Implementation, enforcement and service standards

#### *Implementation*

Environment Canada currently administers a comprehensive program to verify compliance with the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* under CEPA 1999, which establish federal emission standards for smog-forming emissions. The Regulations currently in place for light-duty vehicles of model years 2011–2016 are being implemented and enforced in a similar manner, and the amended Regulations for model years 2017 and beyond follow the same approach. Manufacturers and importers of new light-duty vehicles are responsible for ensuring that their products comply with the amended Regulations and are required to produce and maintain evidence of such conformity. The program includes

- Authorizing and monitoring the use of the national emissions mark;
- Reviewing company evidence of conformity;
- Monitoring data submission for compliance with the applicable GHG emission standards for light-duty vehicles and the banking or trading of emission credits;
- Registering company notices of defects affecting emission controls;

de plus de cinq pour appuyer la justification du règlement modifié.

On suppose que les entreprises devraient respecter le règlement modifié en effectuant les modifications nécessaires au parc de véhicules anticipé. OMEGA n'est pas en mesure de modéliser la gamme complète d'options de souplesse en matière de conformité. Par exemple, les entreprises pourraient également se conformer en modifiant la composition de leur parc automobile, ou en ajoutant de nouveaux véhicules à technologie de pointe dans leur parc de véhicules, tels que les véhicules électriques. Cela semble indiquer que d'autres options à moindre coût qui n'ont pas été modélisées pourraient s'offrir aux entreprises. De plus, étant donné que la gamme complète des possibilités en matière de points offertes aux entreprises n'a pas été modélisée, les coûts associés au règlement modifié pourraient être quelque peu surestimés. Par exemple, bien que l'échange de points entre les parcs d'automobiles à passagers et les parcs de camions légers ait été modélisé, le commerce de points entre les constructeurs, de même que les points pour les véhicules à technologie de pointe, ne l'a pas été. L'analyse vise avant tout à évaluer la capacité de l'industrie à respecter les nouvelles normes sans modifier la diversité des produits.

Selon l'International Council on Clean Transportation (ICCT), les efforts en matière de réglementation du Canada et des États-Unis visant à réduire les GES produits par les véhicules légers sont en accord avec la tendance générale mondiale vers la réglementation de la consommation de carburant et de la réduction des émissions de GES. Dans le monde entier, les principaux pays constructeurs de véhicules ont mis en place ou sont en train d'établir des normes pluriannuelles de GES et de consommation de carburant. Outre le Canada et les États-Unis, l'Union européenne, le Japon, la Chine et la Corée du Sud ont notamment déjà pris des mesures de réglementation dans ce domaine. En juillet 2013, le Mexique a publié son règlement définitif relatif à la consommation de carburant et aux GES des véhicules légers des années de modèle 2014 à 2016; celui-ci est semblable aux règlements existants au Canada et aux États-Unis. En raison de cette tendance entre les principaux pays constructeurs d'automobiles, ces enjeux continueront de jouer un rôle dans la compétitivité du secteur de l'automobile à l'échelle mondiale.

### 13. Mise en œuvre, application et normes de service

#### *Mise en œuvre*

À l'heure actuelle, Environnement Canada gère un programme intégré d'évaluation de la conformité au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, en vertu de la LCPE (1999), qui établit les normes d'émissions fédérales régissant les émissions génératrices de smog. Le règlement actuellement en vigueur, applicable aux véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016, est mis en œuvre et appliqué de manière semblable, et le règlement modifié applicable à l'année de modèle 2017 et aux années subséquentes adoptera la même approche. Les constructeurs et les importateurs de nouveaux véhicules légers auront la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes au règlement modifié et ils seront tenus de produire et de conserver les éléments de preuve attestant leur conformité. Le programme comprend les activités de surveillance suivantes :

- l'autorisation et la surveillance de l'utilisation de la marque nationale;
- l'étude de la preuve de conformité de l'entreprise;
- la surveillance des données présentées afin de vérifier la conformité aux normes d'émissions de GES applicables aux véhicules légers et l'accumulation ou l'échange de points d'émissions;

- Inspections of test vehicles and their emission-related components, and laboratory emissions tests on a sample of new vehicles that are representative of products offered for sale in Canada; and
- Laboratory emissions tests on a sample of typical in-use vehicles.

Environment Canada plans to coordinate monitoring efforts with the U.S. EPA by continuing to share information to increase program efficiency and effectiveness.

In administering the amended Regulations, Environment Canada will continue to respond to submissions and inquiries from the regulated community in a timely manner, taking into account the complexity and completeness of the request.

#### Enforcement

Since the amended Regulations are made under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the amended Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. The Policy sets out the range of possible responses to violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Compliance and Enforcement Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the alleged violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Environment Canada will monitor the GHG emission performance of light-duty vehicles and their fleets and compliance with the amended Regulations. In the situation where a vehicle is found to exceed the applicable limit prescribed in the amended Regulations, the normal course of events is to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued by

- l'enregistrement des avis de défauts donnés aux entreprises qui ont un impact sur la réduction de leurs émissions;
- les inspections des véhicules d'essai et de leurs composantes antipollution connexes; les essais de contrôle des émissions en laboratoire sur un échantillon de nouveaux véhicules représentatif des produits offerts pour la vente au Canada;
- les essais de contrôle des émissions en laboratoire sur un échantillon de véhicules typiquement utilisés.

Environnement Canada prévoit coordonner les efforts de surveillance avec l'EPA des États-Unis en continuant à partager des renseignements afin d'accroître l'efficacité et l'efficience du programme.

Dans le cadre de l'administration du règlement modifié, Environnement Canada continuera de répondre aux soumissions et aux demandes de renseignements de la collectivité réglementée en temps opportun, en tenant compte de la complexité et de l'exhaustivité de la demande.

#### Application

Étant donné que le règlement modifié est pris en vertu de la LCPE (1999), les agents d'application de la loi devraient appliquer la Politique de conformité et d'application de la loi mise en œuvre aux termes de la Loi lors de la vérification de la conformité au règlement modifié. Cette politique énonce la gamme de mesures possibles en cas d'infraction présumée, notamment des avertissements, des ordres en cas de rejet, des ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, des contraventions, des arrêtés ministériels, des injonctions, des poursuites pénales et des mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [solution de rechange à la poursuite, après le dépôt d'accusation en vertu de la LCPE (1999)]. De plus, la Politique de conformité et d'application décrit les circonstances dans lesquelles Environnement Canada peut recourir à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour le recouvrement de certains frais.

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent d'application de la loi découvre une infraction présumée, il doit choisir la mesure d'exécution appropriée à prendre en fonction des facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il faut entre autres tenir compte du dossier du contrevenant présumé concernant l'observation de la Loi, de sa volonté à coopérer avec les agents d'application de la loi ainsi que de la preuve que des mesures correctives ont été prises.
- Uniformité dans l'application : Les agents d'application de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre afin de faire appliquer la Loi.

Environnement Canada surveillera le rendement en matière d'émissions de GES des véhicules légers et de leurs parcs, ainsi que la conformité au règlement modifié. Dans le cas où l'on jugerait qu'un véhicule dépasse la limite applicable prescrite dans le règlement modifié, le déroulement normal des activités consiste à effectuer une évaluation d'ingénierie suffisante pour déterminer si

the company to the owners of the particular model of vehicle. This may result in a product recall to fix the defect. In the case of the emission credit system, companies have three years to offset a deficit. In the situation where a company would fail to meet this requirement, the issue would be referred to an enforcement division at Environment Canada to consider actions in accordance with the Compliance and Enforcement Policy of CEPA 1999.

#### Service standards

For the amended Regulations, in its administration of the regulatory program, Environment Canada will provide these services in a timely manner

- Reviewing applications and preparing authorizations to use the national emissions mark; and
- Assessing requests for exemptions from the amended Regulations.

In addition, the Department would audit evidence of conformity of engines and vehicles and provide to manufacturers an acknowledgement of its receipt and whether it is presented “in a form and manner that is satisfactory” based on a set of criteria established by the Department. The Department intends to amend, if necessary, the existing technical guidance document to describe any modifications to procedures to be followed when submitting required documentation.

#### **14. Performance measurement and evaluation**

The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the amended Regulations and establishes indicators to assess the performance of the amended Regulations in achieving these outcomes. The PMEP package will be composed of three documents

- the PMEP, which details the regulatory evaluation process;
- the logic model, which provides a simplified visual walkthrough of the regulatory evaluation process; and
- the table of indicators, which lists clear performance indicators and associated targets, where applicable, in order to track the progress of each outcome of the amended Regulations.

The three documents complement each other and allow the reader to gain a clear understanding of the outcomes of the amended Regulations, the performance indicators, as well as the evaluation process.

The PMEP details the suite of outcomes for each unit as they comply with the amended Regulations. These outcomes include the following:

- Upon publication of the amended Regulations, the regulated community will become aware of the amended Regulations and, when standards applicable to the additional model years take effect, the regulated community will start importing or manufacturing vehicles and engines that comply with the standards and meet the reporting requirements, when applicable (immediate outcome); and
- As fuel-saving technologies enter the market, owners and operators of light-duty vehicles will experience fuel savings (intermediate outcome), which directly translates into GHG emission reductions and economic benefits (final outcome).

un avis de défaut doit être émis par l'entreprise pour les propriétaires d'un modèle particulier de véhicule. Cela peut entraîner un rappel de produits afin de corriger le défaut. Dans le cas du système de points d'émissions, les entreprises ont trois ans pour compenser un déficit. Dans une situation où une entreprise ne parviendrait pas à respecter cette exigence, la question serait transmise à une division de l'application de la loi d'Environnement Canada afin d'envisager des mesures, conformément à la Politique de conformité et d'application de la LCPE (1999).

#### Normes de service

Dans le cadre du règlement modifié et de son administration du programme réglementaire, Environnement Canada fournira les services suivants en temps opportun :

- examiner les demandes et préparer les autorisations afin d'utiliser la marque nationale;
- évaluer les demandes de dispense du règlement modifié.

Par ailleurs, le Ministère vérifierait les preuves de conformité des moteurs et des véhicules, confirmerait aux entreprises la réception de ces preuves de conformité et leur indiquerait si elles sont présentées « selon des modalités que le Ministère juge satisfaisantes ». Le Ministère a l'intention de modifier, au besoin, le document d'orientation technique existant afin de décrire toute modification apportée aux procédures à suivre lors de la soumission des documents requis.

#### **14. Mesure de rendement et évaluation**

Le Plan d'évaluation et de mesure du rendement (PÉMR) décrit les résultats souhaités du règlement modifié et établit des indicateurs pour évaluer le rendement du règlement modifié dans l'atteinte de ces objectifs. La trousse de ce plan sera composée de trois documents :

- le PÉMR, qui décrit en détail le processus d'évaluation réglementaire;
- le modèle logique, qui offre une révision visuelle simplifiée du processus d'évaluation réglementaire;
- le tableau des indicateurs, qui énumère des indicateurs de rendement clairs et les cibles associées, s'il y a lieu, afin d'effectuer un suivi des progrès de chaque résultat souhaité du règlement modifié.

Ces trois documents se complètent et permettent au lecteur de bien comprendre les résultats du règlement modifié, les indicateurs de rendement, ainsi que le processus d'évaluation.

Le PÉMR présente de façon détaillée l'ensemble des résultats pour chaque groupe à mesure qu'ils se conforment au règlement modifié. Ces résultats sont, entre autres, les suivants :

- Dès la publication du règlement modifié, la collectivité réglementée prendra connaissance du règlement modifié et, lorsque les normes applicables aux années de modèle ultérieures prendront effet, elle commencera à importer ou à fabriquer des véhicules et des moteurs qui sont conformes aux normes et répondra aux exigences en matière de déclaration, s'il y a lieu (résultat immédiat).
- À mesure que les technologies permettant d'économiser du carburant entreront sur le marché, les propriétaires et exploitants de véhicules légers réaliseront des économies de carburant (résultat intermédiaire), ce qui se traduit directement par des réductions des émissions de GES et des avantages économiques (résultat final).

As a key feature of the amended Regulations, companies will be subject to progressively more stringent standards during the 2017–2025 model year period. Also, the amended Regulations only target new vehicles. Existing vehicles are not subject to the amended Regulations. As a result, the outcomes, such as anticipated reductions in GHG emissions, will take place progressively and accumulate over time as the Canadian vehicle fleet turns over.

Clear, quantitative indicators and targets, where applicable, will be defined for each outcome — immediate, intermediate, and final — and will be tracked on a yearly basis or every five years, depending on the indicator and outcome. In addition, a compilation assessment will be conducted every five years to gauge the performance of every indicator against the identified targets. This regular review process will allow the Department to clearly detail the impact of the amended Regulations on the on-road light-duty vehicle sector as more and more low GHG-emitting vehicles enter the market, and to evaluate the performance of the amended Regulations in reaching the intended targets. These performance indicators will be available in the PMEP table of indicators, and make direct references to the outcomes listed in the logic model.

The formal PMEP related to the amended Regulations will be finalized and made available to interested parties within 12 months following the publication of the final Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, but prior to the due date for compliance obligations associated with model year 2017.

#### **15. Contacts**

Mark Cauchi  
Director  
Transportation Division  
Environment Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-994-3706  
Fax: 819-953-7815  
Email: GHGRegDev\_Vehicles@ec.gc.ca

Yves Bourassa  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Environment Canada  
10 Wellington Street, 25th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-953-7651  
Fax: 819-953-3241  
Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

L'une des caractéristiques clés du règlement modifié est que les entreprises seront soumises à des normes de plus en plus rigoureuses au cours de la période des années de modèle 2017 à 2025. De plus, le règlement modifié ne cible que les nouveaux véhicules. Les véhicules existants ne sont pas assujettis au règlement modifié. Par conséquent, les résultats, comme les réductions prévues des émissions de GES, se produiront progressivement et s'additionneront au fil du temps, à mesure que le parc automobile canadien se renouvellera.

Des indicateurs et des objectifs clairs et quantitatifs, le cas échéant, seront définis pour chaque résultat — immédiat, intermédiaire et final — et feront l'objet d'un suivi tous les ans ou tous les cinq ans, selon l'indicateur et le résultat. De plus, une évaluation de compilation sera effectuée tous les cinq ans afin d'évaluer le rendement de chaque indicateur par rapport aux objectifs définis. Ce processus d'examen régulier permettra au Ministère de documenter clairement l'impact du règlement modifié sur le secteur des véhicules légers routiers, étant donné que de plus en plus de véhicules à faibles émissions de GES entreront sur le marché, et d'évaluer le rendement du règlement modifié dans l'atteinte des cibles prévues. Ces indicateurs de rendement seront présentés dans le tableau des indicateurs du PÉMR et renverront directement aux résultats énumérés dans le modèle logique.

Le PÉMR officiel lié au règlement modifié sera finalisé et accessible aux parties intéressées dans les 12 mois suivant la publication de la version définitive du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, mais avant la date d'échéance pour les obligations en matière de conformité associées à l'année de modèle 2017.

#### **15. Personnes-ressources**

Mark Cauchi  
Directeur  
Division des transports  
Environnement Canada  
351, boulevard Saint-Joseph, 13<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-994-3706  
Télécopieur : 819-953-7815  
Courriel : GHGRegDev\_Vehicles@ec.gc.ca

Yves Bourassa  
Directeur  
Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation  
Environnement Canada  
10, rue Wellington, 25<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-953-7651  
Télécopieur : 819-953-3241  
Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

Registration  
SOR/2014-208 September 19, 2014

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

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

P.C. 2014-936 September 18, 2014

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

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

#### **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:**

Black River First Nation  
Halalt First Nation  
Malahat First Nation  
Mohawks of the Bay of Quinte  
Ochapowace  
Peters  
Pictou Landing First Nation  
Rolling River First Nation  
Saik'uz First Nation  
Saugeen  
Saulteau First Nations  
Scowlitz  
Semiahmoo First Nation  
Ts'kw'aylaxw First Nation

##### **COMING INTO FORCE**

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

Enregistrement  
DORS/2014-208 Le 19 septembre 2014

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

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

C.P. 2014-936 Le 18 septembre 2014

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 chaque bande visée dans le décret ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

#### **DÉCRET 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 :**

Première Nation Black River  
Première Nation Halalt  
Première Nation Malahat  
Mohawks of the Bay of Quinte  
Ochapowace  
Peters  
Première Nation Pictou Landing  
Première Nation Rolling River  
Première Nation Saik'uz  
Saugeen  
Premières Nations Saulteau  
Scowlitz  
Première Nation Semiahmoo  
Première Nation Ts'kw'aylaxw

##### **ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**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 First Nation institutions created under the *First Nations Fiscal Management Act* (the Act), first require addition to the Schedule of the Act. Accordingly, subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that a First Nation may request the Governor General in Council to add, change or delete its name from the Schedule of the Act.

**Background**

The *First Nations Fiscal Management Act*<sup>1</sup> came into force on April 1, 2006. The Act 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 First Nation fiscal institutions established through the Act. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

**Objectives**

The following 14 First Nations have requested, via Band Council Resolutions, to be added on the Schedule of the Act: Pictou Landing First Nation (N.S.), Mohawks of the Bay of Quinte (Ont.), Saugeen (Ont.), Ochapowace (Sask.), Black River First Nation (Man.), Rolling River First Nation (Man.), Halalt First Nation (B.C.), Malahat First Nation (B.C.), Peters (B.C.), Saik'uz First Nation (B.C.), Saulteau First Nations (B.C.), Scowlitz (B.C.), Semiahmoo First Nation (B.C.), and Ts'kw'aylaxw First Nation (B.C.).

Once added to the Schedule of the *First Nations Fiscal Management Act*, these First Nations will have the ability to access some or all of the services provided for by the fiscal institutions under the Act. The First Nations may — should a First Nation's government so choose to — 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 who are added to the Schedule of the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems, as well as access a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

**Description**

There are currently 124 First Nations on the Schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. The addition of 14 more

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)***Enjeux**

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* (la Loi) doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la Loi. Par conséquent, le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'une Première Nation peut demander au gouverneur général en conseil de modifier l'annexe pour y ajouter son nom, le modifier ou le retrancher.

**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. Pour atteindre ces objectifs, on misera sur les institutions financières des Premières Nations établies en vertu de la Loi : l'Administration financière des Premières Nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières nations.

**Objectifs**

Les 14 Premières Nations suivantes, par le biais d'une résolution de leur conseil de bande, ont demandé à être ajoutées à l'annexe de la Loi : Première Nation Pictou Landing (N.-É.), Mohawks of the Bay of Quinte (Ont.), Saugeen (Ont.), Ochapowace (Sask.), Première Nation Black River (Man.), Première Nation Rolling River (Man.), Première Nation Halalt (C.-B.), Première Nation Malahat (C.-B.), Peters (C.-B.), Première Nation Saik'uz (C.-B.), Premières Nations Saulteau (C.-B.), Scowlitz (C.-B.), Première Nation Semiahmoo (C.-B.), et Première Nation Ts'kw'aylaxw (C.-B.).

Lorsqu'elles auront été ajoutées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts par les institutions financières sous le régime de la Loi. Les Premières Nations peuvent, si le gouvernement d'une Première Nation choisi 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 dont le nom est ajouté à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'agrément en matière de résultats financiers ainsi que la certification de leurs systèmes de gestion financière. Elles ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

**Description**

Cent vingt-quatre Premières Nations figurent actuellement à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

<sup>1</sup> Précédemment connue sous le titre de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, elle fut modifiée le 1<sup>er</sup> avril 2013 pour la *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières nations.

First Nations will bring this total to 138. The First Nations Tax Commission, the First Nations Finance Authority and the First Nations Financial Management Board will continue to work closely with First Nations appearing on the Schedule of the Act, who wish to implement property tax systems, strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

For First Nations choosing to exercise their property tax jurisdiction, the First Nations Tax Commission ensures the integrity of the First Nations real property tax regime under both the *Indian Act* and the *First Nations Fiscal Management Act*. In the case of property taxation under the *Indian Act*, the First Nations Tax Commission advises the Minister of Indian Affairs and Northern Development with respect to property tax by-laws and recommends approval. With respect to property taxation under the *First Nations Fiscal Management Act*, the First Nations Tax Commission approves the property tax laws directly. In both instances, the First Nations Tax Commission applies a firm assessment criterion to the by-law or law being considered for approval, including compliance with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, conformity with the principles of natural justice, conformity with the respective legislation and supporting regulations, and conformity with the First Nations Tax Commission policy.

The First Nations Tax Commission will facilitate the transition for any First Nation who has requested to be added to the Schedule of the *First Nations Fiscal Management Act*, to access the property tax regime created by the Act should they so choose. The First Nations Tax Commission ensures the integrity of the system through promoting a common approach to First Nations' real property taxation nationwide.

#### **“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 and/or administrative costs on small businesses.

#### **Consultation**

Given that this Order implements requests by 14 First Nations 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 Nations with the residents of the community. The *First Nations Fiscal Management Act* institutions will continue to work closely with the First Nations who have requested to be added to the Schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

#### **Rationale**

By being added to the Schedule of the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property

Avec l'adjonction de ces 14 Premières Nations, ce nombre passera à 138. La Commission de la fiscalité des premières nations, l'Administration financière des Premières nations et le Conseil de gestion financière des Premières nations continueront de collaborer étroitement avec les Premières Nations dont les noms figurent à l'annexe de la Loi et qui désirent 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.

Pour les Premières Nations qui désirent exercer leur pouvoir d'imposition de taxes foncières, la Commission de la fiscalité des premières nations assure l'intégrité du régime de fiscalité foncière des Premières Nations en vertu de la *Loi sur les Indiens* et de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Dans le cas de l'impôt foncier en vertu de la *Loi sur les Indiens*, la Commission de la fiscalité des premières nations conseille le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien relativement aux règlements connexes et en recommande l'approbation. En ce qui concerne la fiscalité foncière en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, la Commission de la fiscalité des premières nations a le pouvoir de l'approuver directement. Dans les deux cas, la Commission de la fiscalité des premières nations applique de stricts critères d'évaluation aux fins d'approbation de la législation et de la réglementation envisagées, notamment en ce qui a trait à leur conformité à la *Charte canadienne des droits et libertés*, aux principes de justice naturelle, à la législation et aux règlements connexes s'appliquant, ainsi qu'à la politique de la Commission de la fiscalité des premières nations.

La Commission de la fiscalité des premières nations facilitera la transition des Premières Nations qui ont demandé à être ajoutées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* afin d'accéder, si elles le désirent, au régime d'impôt foncier créé par la Loi. La Commission de la fiscalité des premières nations assure l'intégrité du régime par une approche commune portant sur la fiscalité foncière des Premières Nations à l'échelle pan-canadienne.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent décret, car il n'entraîne 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 décret, car il n'impose aucuns frais de conformité et/ou frais d'administration aux petites entreprises.

#### **Consultation**

Compte tenu du fait que ce décret met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* de ces 14 Premières Nations, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été faites par les Premières Nations auprès des résidents de leur collectivité. Les institutions des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* poursuivront leur collaboration étroite avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

#### **Justification**

En ajoutant son nom à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de



tax system under the Act, seek certification of its financial performance and financial management systems, and/or 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 Nations communities.

#### **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 of 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 Aboriginal Affairs and Northern Development Canada**

Dennis Price  
Director  
Policy Development Directorate  
Policy and Coordination Branch  
10 Wellington Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 819-953-0103  
Fax: 819-997-7054

mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la Loi, de demander l'attestation de ses résultats financiers et la certification de ses systèmes de gestion financière et/ou 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.

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

Le présent décret ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou de permanence ne peuvent être associés à l'ajout de Premières Nations 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 Affaires autochtones et Développement du Nord Canada**

Dennis Price  
Directeur  
Direction du développement des politiques  
Direction générale des politiques et de la coordination  
10, rue Wellington  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 819-953-0103  
Télécopieur : 819-997-7054

Registration  
SOR/2014-209 September 19, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-209 Le 19 septembre 2014

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

**Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014–3 (Splatsin)**

**Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014–3 (Splatsin)**

P.C. 2014-937 September 18, 2014

C.P. 2014-937 Le 18 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 15<sup>a</sup> of the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014–3 (Splatsin)*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 15<sup>a</sup> de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014–3 (Splatsin)*, ci-après.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT, NO. 2014–3 (SPLATSIN)**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS, N° 2014–3 (SPLATSIN)**

**AMENDMENT**

**MODIFICATION**

**1. Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

**1. L'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

Column 1	Column 2	Column 3
First Nation	Governing Body	Lands
Splatsin	Council of Splatsin	Reserves of Splatsin

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Première nation	Corps dirigeant	Terres
Splatsin	Conseil de Splatsin	Réserves de Splatsin

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)*

**Issues**

**Enjeux**

Splatsin, which is an Indian band situated near Enderby, British Columbia, asked to be listed in Schedule 1 of the *First Nations Goods and Services Tax Act* (the Act) in order to be able to implement the First Nations Goods and Services Tax (FNGST). The FNGST is similar to the federal Goods and Services Tax but is imposed under the law of an Aboriginal government rather than under federal law.

Splatsin, une bande indienne située près d'Enderby (Colombie-Britannique), a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi) afin de pouvoir mettre en œuvre la taxe sur les produits et services des premières nations (TPSPN). La TPSPN est analogue à la taxe sur les produits et services fédérale, mais est imposée en vertu du texte législatif d'un gouvernement autochtone plutôt qu'en vertu de la loi fédérale.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 19, s. 9  
<sup>b</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67  
<sup>1</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 19, art. 9  
<sup>b</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67  
<sup>1</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67

**Objectives**

The objective of the Order is to enable Splatsin, with the agreement of the Government of Canada, to implement the FNGST within its lands.

**Description**

Pursuant to section 15 of the Act, the Order amends Schedule 1 by adding

- the name of Splatsin;
- the name of its governing body; and
- the description of the lands where its FNGST law could apply.

**Consultation**

Splatsin requested that Schedule 1 be amended to include its name, the name of its governing body and the description of the lands where its FNGST law could apply. The amendment is consistent with the request of Splatsin.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as the Order does not impose any administrative burden on business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply because the Order does not entail any administrative or compliance costs for small business.

**Rationale**

Amending Schedule 1 in this fashion makes it possible for the governing body of the Aboriginal group, with the agreement of Canada, to enact a law that imposes the FNGST within the lands described in the Order. The amendment also makes it possible for the Government of Canada and the Aboriginal government to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

Listing the Aboriginal group in Schedule 1 is an enabling measure. It does not obligate the governing body of the Aboriginal group to enact a law that imposes the FNGST and does not obligate the Aboriginal government or the Government of Canada to enter into a tax administration agreement in respect of the FNGST.

The FNGST would be implemented when the Aboriginal government enacts a law for the FNGST and concludes a related tax administration agreement with Canada under which Canada administers and enforces the FNGST law and collects the tax for the Aboriginal government. In accordance with the provisions of the tax administration agreement, an Aboriginal government that implements the FNGST would receive a stream of revenue that can be used for its purposes.

**Implementation, enforcement and service standards**

The Order to amend Schedule 1 does not create new enforcement or administrative obligations for the Government of Canada. If the Aboriginal government enacts its FNGST law and concludes a tax administration agreement with the Government of Canada, then the Canada Revenue Agency will be responsible for administering and enforcing the FNGST law and collecting the tax for the Aboriginal government.

**Objectifs**

Le Décret a pour objectif de permettre à Splatsin, avec l'accord du gouvernement du Canada, de mettre en œuvre la TPSPN sur ses terres.

**Description**

Conformément à l'article 15 de la Loi, le Décret modifie l'annexe 1 pour y ajouter ce qui suit :

- le nom de Splatsin;
- le nom de son corps dirigeant;
- une description des terres où son texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer.

**Consultation**

Splatsin a demandé que soient ajoutés à l'annexe 1 son nom, le nom de son corps dirigeant et la description des terres où son texte législatif concernant la TPSPN pourrait s'appliquer. La modification est conforme à son souhait.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque le Décret n'impose pas de fardeau administratif sur les entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque le Décret n'entraîne pas de coûts administratifs ou de conformité pour les petites entreprises.

**Justification**

Le fait de modifier ainsi l'annexe 1 de la Loi permet au corps dirigeant du groupe autochtone, avec l'accord du Canada, d'édicter un texte législatif imposant la TPSPN sur les terres visées par le Décret. La modification permet aussi au gouvernement du Canada et au gouvernement autochtone de conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

L'ajout du groupe autochtone à l'annexe 1 est une mesure habilitante. Cet ajout n'oblige pas le corps dirigeant du groupe autochtone à édicter un texte législatif imposant la TPSPN ni n'oblige le gouvernement autochtone ou le gouvernement du Canada à conclure un accord d'application relatif à la TPSPN.

La TPSPN serait mise en œuvre une fois que le gouvernement autochtone aura édicté un texte législatif imposant la TPSPN et conclu avec le Canada un accord d'application connexe aux termes duquel le Canada s'engage à assurer l'application et l'exécution du texte législatif et à percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone. Selon les dispositions de cet accord, le gouvernement autochtone disposerait d'une source de revenus qu'il pourrait affecter à ses propres fins.

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

Le Décret modifiant l'annexe 1 n'impose pas au gouvernement du Canada de nouvelles obligations en matière d'exécution ou d'application. Si le gouvernement autochtone édicte son texte législatif concernant la TPSPN et conclut un accord d'application avec le gouvernement du Canada, il incombera à l'Agence du revenu du Canada d'assurer l'application et l'exécution du texte et de percevoir la taxe au nom du gouvernement autochtone.

**Contact**

Roch Vézina  
Aboriginal Tax Policy Section  
Department of Finance  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-995-3648

**Personne-ressource**

Roch Vézina  
Section de la politique fiscale autochtone  
Ministère des Finances  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-995-3648

Registration  
SOR/2014-210 September 19, 2014

CANADA SHIPPING ACT, 2001

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

P.C. 2014-938 September 18, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 136(1)(f) to (h)<sup>a</sup> of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE VESSEL OPERATION RESTRICTION REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Section 4 of the *Vessel Operation Restriction Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**4.** If a local authority seeks, in respect of certain waters, the imposition of a restriction that is of the same nature as a restriction imposed by any of subsections 2(1) to (6) and 11(2), the local authority shall submit to the provincial authority in the province for which the restriction is proposed, or to the Minister if no provincial authority exists, a request together with a report that specifies the location of the waters, the nature of the proposed restriction, information regarding the public consultations held, particulars regarding the implementation and enforcement of the proposed restriction and any other information that is necessary to justify regulatory intervention.

**2. Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**6.** (1) The Minister may authorize in writing any person or class of persons to place a sign in an area for the purpose of indicating that a restriction on the operation of vessels has been imposed by any of subsections 2(1) to (6) and 11(2).

**3. Subsection 10.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**10.1** (1) The Minister shall issue a permit for a period specified therein that authorizes the person in whose name the permit is issued to operate a vessel in the waters referred to in any of subsections 2(1) to (5) or described in subsection 2(7) in a manner that is contrary to those subsections for the purpose of developing aquaculture, conducting scientific research, educating the public on the marine environment, protecting the environment, or ensuring safety during activities and events other than those referred to in subsections 11(2) and (3).

Enregistrement  
DORS/2014-210 Le 19 septembre 2014

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

C.P. 2014-938 Le 18 septembre 2014

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des alinéas 136(1)(f) à (h)<sup>a</sup> de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS VISANT L'UTILISATION DES BÂTIMENTS

#### MODIFICATIONS

**1. L'article 4 du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**4.** L'administration locale qui cherche à faire assujettir certaines eaux à une restriction de même nature que l'une ou l'autre de celles prévues aux paragraphes 2(1) à (6) et 11(2) présente à l'autorité provinciale dans la province pour laquelle la restriction est proposée ou, s'il n'y a pas d'autorité provinciale, au ministre, une demande accompagnée d'un rapport précisant l'emplacement des eaux, la nature de la restriction proposée, des renseignements concernant les consultations publiques tenues, les détails de sa mise en œuvre et de son application et tout autre renseignement nécessaire pour justifier une approche réglementaire.

**2. Le paragraphe 6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.** (1) Le ministre peut autoriser par écrit toute personne ou catégorie de personnes à installer une pancarte dans une zone pour indiquer qu'une restriction visant l'utilisation des bâtiments a été imposée par l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (6) et 11(2).

**3. Le paragraphe 10.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**10.1** (1) Le ministre délivre un permis pour la durée qui y est précisée autorisant son titulaire à utiliser un bâtiment dans les eaux visées à l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (5) ou indiquées au paragraphe 2(7) d'une manière contraire à ce que prévoient ces paragraphes s'il l'est à des fins de développement de l'aquaculture, de recherche scientifique, d'éducation du public concernant le milieu marin, de protection de l'environnement ou de sécurité pendant des activités ou des événements autres que ceux visés aux paragraphes 11(2) et (3).

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 29, s. 18

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>1</sup> SOR/2008-120

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 29, art. 18

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 26

<sup>1</sup> DORS/2008-120

**4. Subsection 11(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) No person shall hold, in the waters referred to in any of subsections 2(1) to (6) or described in subsection 2(7), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels would be operated in a manner that is contrary to those subsections, unless the person is authorized to do so by a permit issued under subsection 12(1).

**5. Subsection 12(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**12.** (1) The Minister shall issue a permit that authorizes a person to hold, in the waters referred to in any of subsections 2(1) to (6) and 11(2) or described in subsection 2(7), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels will be operated in a manner that is contrary to those subsections, if the Minister is able to set out conditions in the permit to protect the public interest and the environment and to minimize risk to the safety of persons and interference with the safe and efficient navigation of vessels.

**6. Item 23 of the table to section 16 of the Regulations is replaced by the following:**

Item	Persons or classes of persons	Geographic location, if applicable
23.	A peace officer appointed under section 7 of Alberta's <i>Peace Officer Act</i> , S.A. 2006, c. P-3.5, and employed by Leduc County or Parkland County, Alberta	
24.	A firefighter employed by the Calgary Fire Department, Calgary, Alberta	

**7. Item 1 of Part 6 of Schedule 1 to the Regulations is repealed.**

**8. Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 100:**

Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local name	General Location	Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
101.	Cowichan Bay	Cowichan Bay (Cow Bay)	near Duncan, in the southeast end of Vancouver Island	48°45' 123°36'

**8. La partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 100, de ce qui suit :**

Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
101.	Baie Cowichan	Cowichan Bay (Cow Bay)	Près de Duncan, à l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver	48°45' 123°36'

**4. Le paragraphe 11(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Il est interdit à toute personne de tenir dans les eaux visées à l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (6) ou indiquées au paragraphe 2(7) une activité ou un événement sportif, récréatif ou public au cours desquels des bâtiments seraient utilisés contrairement à ce que prévoient ces paragraphes, à moins d'y être autorisée par un permis délivré en vertu du paragraphe 12(1).

**5. Le paragraphe 12(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**12.** (1) Le ministre délivre un permis autorisant une personne à tenir dans les eaux visées à l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (6) et 11(2) ou indiquées au paragraphe 2(7) une activité ou un événement sportif, récréatif ou public au cours desquels des bâtiments seront utilisés d'une manière contraire à ce que prévoient ces paragraphes si le ministre est en mesure d'assortir le permis de conditions pour protéger l'intérêt public et l'environnement et réduire au minimum le risque pour la sécurité des personnes et les entraves à la sécurité et à l'efficacité de la navigation des bâtiments.

**6. L'article 23 du tableau de l'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Personnes ou catégories de personnes	Lieu géographique, le cas échéant
23.	Agent de la paix nommé en vertu de l'article 7 de la <i>Peace Officer Act</i> , S.A. 2006, ch. P-3.5 de l'Alberta, et employé par le comté de Leduc ou celui de Parkland, en Alberta	
24.	Pompier employé par le Service d'incendie de Calgary, à Calgary, en Alberta	

**7. L'article 1 de la partie 6 de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.**

9. The portion of item 29 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
29.	45°50'52" 74°20'07"

9. Le passage de l'article 29 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
29.	45°50'52" 74°20'07"

10. The portion of item 31 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
31.	45°47'00" 74°28'51"

10. Le passage de l'article 31 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
31.	45°47'00" 74°28'51"

11. Part 1 of Schedule 3 of the Regulations is amended by adding the following after item 157:

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Local name	Column 3 General Location	Column 4 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
158.	Gardom Lake		Enderby	50°36'12" 119°12'02"

11. La partie 1 de l'annexe 3 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 157, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Lieu approximatif	Colonne 4 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
158.	Lac Gardom		Enderby	50°36'12" 119°12'02"

12. The portion of item 49 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
49.	46°03'09" 74°00'32"

12. Le passage de l'article 49 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
49.	46°03'09" 74°00'32"

13. The portion of item 125 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
125.	46°20'56" 71°09'18"

13. Le passage de l'article 125 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
125.	46°20'56" 71°09'18"

14. The portion of item 183 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
183.	45°51'39" 74°22'26"

15. The portion of item 197 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
197.	45°51'32" 74°26'49"

16. The portion of item 217 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
217.	45°51'03" 74°30'20"

17. The portion of item 243 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
243.	45°52'25" 74°18'07"

18. Item 40 of Part 1 of Schedule 4 to the Regulations is repealed.

19. The portion of items 1 to 3 of Part 6 of Schedule 5 to the Regulations in columns 1, 3 and 4 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)	Column 4 Maximum Speed in km/h Over the Ground
1.	Châteauguay River from point A at coordinates 45°22'15.23" 73°45'13.20" to point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28"	Point A: 45°22'15.23" 73°45'13.20" Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"	10
2.	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point C at coordinates 45°22'58.93" 73°46'09.17"	Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point C: 45°22'58.93" 73°46'09.17"	10
3.	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point D at coordinates 45°24'01.49" 73°45'06.44"	Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point D: 45°24'01.49" 73°45'06.44"	10

14. Le passage de l'article 183 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
183.	45°51'39" 74°22'26"

15. Le passage de l'article 197 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
197.	45°51'32" 74°26'49"

16. Le passage de l'article 217 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
217.	45°51'03" 74°30'20"

17. Le passage de l'article 243 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
243.	45°52'25" 74°18'07"

18. L'article 40 de la partie 1 de l'annexe 4 du même règlement est abrogé.



**19. Le passage des articles 1 à 3 de la partie 6 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 1, 3 et 4 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
1.	Rivière Châteauguay, du point A situé par 45°22'15,23" 73°45'13,20" jusqu'au point B situé par 45°22' 47,44" 73°45'07,28"	Point A : 45°22'15,23" 73°45'13,20" Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"	10
2.	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point C situé par 45°22'58,93" 73°46'09,17"	Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point C : 45°22'58,93" 73°46'09,17"	10
3.	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point D situé par 45°24'01,49" 73°45'06,44"	Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point D : 45°24'01,49" 73°45'06,44"	10

**20. The portion of item 166 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
166.	Big Saint-François Lake, in the Aux Rats Musqués Bay, east of a line joining point A at coordinates 45°57'55" 71°11'05" and point B at coordinates 45°57'50" 71°10'50"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"

**20. Le passage de l'article 166 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
166.	Grand lac Saint-François, dans la baie aux Rats Musqués, à l'est d'une ligne reliant le point A situé par 45°57'55" 71°11'05" et le point B situé par 45°57'50" 71°10'50"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"

**21. The portion of items 180 to 188 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
180.	Big Saint-François Lake, in waters other than the waters described in items 166 and 181 to 188	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
181.	Big Saint-François Lake, within 100 m of the shore on the major part of the circumference of the lake, in waters other than the waters described in items 182 and 183	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
182.	Big Saint-François Lake, in Sauvage Bay, within 35 m of the shore between points at coordinates 45°50'19" 71°08'57" and 45°50'20" 71°08'41"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
183.	Big Saint-François Lake, in Sauvage Bay, within 50 m of the shore between points at coordinates 45°50'06" 71°09'34" and 45°49'53" 71°09'34"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
184.	Big Saint-François Lake, within 100 m of the shore of three islands between points at coordinates 45°52'35" 71°09'27", 45°48'12" 71°08'57" and 45°47'36" 71°08'51"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
185.	Big Saint-François Lake, in Sauvage Bay, in an area delineated by a line drawn between points at the following coordinates 45°49'03" 71°09'56", 45°49'12" 71°09'37", 45°50'41" 71°08'50", 45°50'41" 71°08'50" and 45°50'20" 71°08'40"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
186.	Big Saint-François Lake, in Sauvage Bay, in an area delineated by a line drawn between points at the following coordinates 45°49'03" 71°09'56", 45°49'12" 71°09'37", 45°47'26" 71°08'20" and 45°47'21" 71°08'36"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
187.	Big Saint-François Lake, in the Ashberham River, between points at coordinates 45°58'34" 71°15'35" and 45°58'21" 71°15'09"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
188.	Big Saint-François Lake, in the Aux Bleuets River, between points at coordinates 45°55'45" 71°07'26" and 45°55'48" 71°08'59"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"

**21. Le passage des articles 180 à 188 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
<b>180.</b> Grand lac Saint-François, dans les eaux autres que celles indiquées aux articles 166 et 181 à 188	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>181.</b> Grand lac Saint-François, à 100 m ou moins de sa rive sur la majeure partie de la circonférence du lac dans les eaux autres que celles indiquées aux articles 182 et 183	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>182.</b> Grand lac Saint-François, dans la baie Sauvage, à 35 m ou moins de sa rive entre les points situés par 45°50'19" 71°08'57" et 45°50'20" 71°08'41"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>183.</b> Grand lac Saint-François, dans la baie Sauvage, à 50 m ou moins de sa rive entre les points situés par 45°50'06" 71°09'34" et 45°49'53" 71°09'34"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>184.</b> Grand lac Saint-François, à 100 m ou moins de sa rive des trois îles entre les points situés par 45°52'35" 71°09'27", 45°48'12" 71°08'57" et 45°47'36" 71°08'51"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>185.</b> Grand lac Saint-François, dans la baie Sauvage, dans la partie délimitée par une ligne tracée entre les points situés par 45°49'03" 71°09'56", 45 49'12" 71°09 37", 45°50'41" 71°08'50" et 45°50'20" 71°08'40"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>186.</b> Grand lac Saint-François, dans la baie Sauvage, dans la partie délimitée par une ligne tracée entre les points situés par 45°49'03" 71°09'56", 45°49'12" 71°09'37", 45°47'26" 71°08'20" et 45°47'21" 71°08'36"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>187.</b> Grand lac Saint-François, dans la rivière Ashberham, entre les points situés par 45°58'34" 71°15'35" et 45°58'21" 71°15'09"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"
<b>188.</b> Grand lac Saint-François, dans la rivière aux Bleuets, entre les points situés par 45°55'45" 71°07'26" et 45°55'48" 71°08'59"	Grand lac Saint-François	45°53'55" 71°09'30"

**22. The portion of item 203 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:**

**22. Le passage de l'article 203 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

Column 1	Column 3	Colonne 1	Colonne 3
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
<b>203.</b>	Chambly Basin: (a) within 125 m of the shore, in an area delineated by a line drawn between points at the following coordinates: 45°26'59" 73°16'39", 45°26'58" 73°17'23", 45°27'50" 73°17'22" and 45°27'56" 73°16'36"; and (b) on the remaining part of the basin	45°27'40" 73°17'00"	45°27'40" 73°17'00"
<b>203.</b>	Bassin de Chambly : a) à 125 m ou moins de sa rive dans la partie délimitée par une ligne tracée entre les points situés par 45°26'59" 73°16'39", 45°26'58" 73°17'23", 45°27'50" 73°17'22" et 45°27'56" 73°16'36"; b) le reste du bassin		

**23. Item 204 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Local Name	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
<b>204.</b>	Blanche River between Blanc Lake at coordinates 46°19'42" 74°12'38.1" and 46°19'42.8" 74°12'32.9" and Ouareau Lake at coordinates 46°18'11.9" 74°10'12.6" and 46°18'06.6" 74°10'05.6"	Rivière Blanche (Ouareau)	46°18'09" 74°10'10"
			Maximum Speed in km/h Over the Ground
			10

**23. L'article 204 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
<b>Article</b>	<b>Nom local</b>	<b>Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)</b>	<b>Vitesse maximale sur le fond (km/h)</b>
<b>Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description</b>			
204. Rivière Blanche, entre le lac Blanc aux points situés par 46°19'42" 74°12'38,1" et 46°19'42,8" 74°12'32,9" et le lac Ouareau aux points situés par 46°18'11,9" 74°10'12,6" et 46°18'06,6" 74°10'05,6"	Rivière Blanche (Ouareau)	46°18'09" 74°10'10"	10

**24. The portion of item 239 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
239.	From point A at coordinates 46°06'11" 72°54'23" to point B at coordinates 46°04'43" 72°50'44"

**24. Le passage de l'article 239 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
239.	Du point A situé par 46°06'11" 72°54'23" au point B situé par 46°04'43" 72°50'44"

**25. The portion of item 243 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
243.	45°19'51" 73°50'37"

**25. Le passage de l'article 243 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
243.	45°19'51" 73°50'37"

**26. The portion of items 1 to 3 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:**

Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
1.	Châteauguay River from point A at coordinates 45°22'15.23" 73°45'13.20" to point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28"	Point A: 45°22'15.23" 73°45'13.20" Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"
2.	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point C at coordinates 45°22'58.93" 73°46'09.17"	Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point C: 45°22'58.93" 73°46'09.17"
3.	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point D at coordinates 45°24'01.49" 73°45'06.44"	Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28" Point D: 45°24'01.49" 73°45'06.44"

**26. Le passage des articles 1 à 3 de la partie 5 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
1.	Rivière Châteauguay, du point A situé par 45°22'15,23" 73°45'13,20" jusqu'au point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28"	Point A : 45°22'15,23" 73°45'13,20" Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"
2.	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point C situé par 45°22'58,93" 73°46'09,17"	Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point C : 45°22'58,93" 73°46'09,17"
3.	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point D situé par 45°24'01,49" 73°45'06,44"	Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28" Point D : 45°24'01,49" 73°45'06,44"

**27. Items 5 and 6 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations are repealed.**

**27. Les articles 5 et 6 de la partie 5 de l'annexe 7 du même règlement sont abrogés.**

**28. Item 48 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations is repealed.**

**28. L'article 48 de la partie 5 de l'annexe 7 du même règlement est abrogé.**

**29. The portion of item 62 of Part 5 of Schedule 7 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:**

	Column 1	Column 3
<b>Item</b>	<b>Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description</b>	<b>Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)</b>
62.	Blanche River between Blanc Lake at coordinates 46°19'42" 74°12'38.1" and 46°19'42.8" 74°12'32.9" and Ouareau Lake at coordinates 46°18'11.9" 74°10'12.6" and 46°18'06.6" 74°10'05.6"	46°18'09" 74°10'10"

**30. The portion of item 4 of Part 3 of Schedule 8 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

	Column 3
<b>Item</b>	<b>Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)</b>
4.	46°03'09" 74°00'32"

**31. Item 53 of Part 3 of Schedule 8 to the Regulations is replaced by the following:**

	Column 1	Column 2	Column 3
<b>Item</b>	<b>Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description</b>	<b>Local Name</b>	<b>Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)</b>
53.	Blanche River between Blanc Lake at coordinates 46°19'42" 74°12'38.1" and 46°19'42.8" 74°12'32.9" and Ouareau Lake at coordinates 46°18'11.9" 74°10'12.6" and 46°18'06.6" 74°10'05.6"	Rivière Blanche (Ouaréau)	46°18'09" 74°10'10"

**31. L'article 53 de la partie 3 de l'annexe 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
<b>Article</b>	<b>Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description</b>	<b>Nom local</b>	<b>Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)</b>
53.	Rivière Blanche, entre le lac Blanc aux points situés par 46°19'42" 74°12'38,1" et 46°19'42,8" 74°12'32,9" et le lac Ouareau aux points situés par 46°18'11,9" 74°10'12,6" et 46°18'06,6" 74°10'05,6"	Rivière Blanche (Ouaréau)	46°18'09" 74°10'10"

**COMING INTO FORCE**

**32. 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**

Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in an increase in conflicts between waterway users and, as a consequence, an increased safety

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Enjeux**

L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a entraîné une hausse des conflits entre les usagers des voies

risk to users and in some instances, an increased risk to sensitive ecosystems. Each year, Transport Canada (TC) receives a number of applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to promote safe and efficient navigation of vessels, the safety of persons on Canadian waters and protecting the environment.

Local authorities requested that certain peace officers in Alberta and members of a fire department in Calgary, Alberta be given enforcement authority under the *Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations) in order to enhance the safety of navigation and to protect the environment and public interest.

In British Columbia (B.C.), a local authority requested an amendment to an existing restriction in order to protect the marine environment, safeguard the lake as a source of drinking water for the community, and for reasons of public safety.

In Quebec, six municipalities submitted a joint request to amend all references to Lake Saint-François to Grand lac Saint-François in order to be more specific regarding the local naming of the body of water. It was concluded that the original restriction (submitted in 1996) did not reflect the intentions of the municipalities and the clarifications will aid in the enforcement of their restrictions. As well, a local authority in Quebec requested an amendment based on confusion involving two of the three schedule restrictions for Lac Grenier. Schedule 1 is a duplicate restriction, therefore the local authority requested repeal, and Schedules 3 and 8 were corrected so the geographic coordinates were no longer on land. Another municipality in Quebec requested the repeal of a restriction based on long-standing community support for waterskiing in the area and the belief that the original restriction (circa 1960) is now out of date with the existing climate and public interest.

Local authorities in B.C. and Quebec identified errors in geographic coordinates resulting in regulatory misinterpretation related to the safety of users for these bodies of water.

Finally, at the request of local authorities and enforcement agencies, clarification of wording was sought to improve the readability of the Regulations and to improve compliance and enforcement activities so that any contravention of the Regulations can be correctly referenced.

## Background

The Regulations, made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation on Canadian waters.

## Objectives

The objectives of the amendments are

- to assist in the maintenance of an effective enforcement regime and promote the viable and effective use of Canadian waters; and
- to increase safety and environmental protection for both recreational boaters and commercial operators.

navigables et, par conséquent, une augmentation des risques en matière de sécurité pour les usagers et, dans certains cas, un accroissement des risques pour les écosystèmes fragiles. Chaque année, Transports Canada (TC) reçoit une série de demandes de la part d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin de renforcer la sécurité nautique ou de protéger l'environnement et dans l'intérêt public.

Des administrations locales ont demandé que des agents de la paix de l'Alberta et des employés du service d'incendie de la ville de Calgary, en Alberta soient chargés en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (le Règlement) de l'application des dispositions relatives aux restrictions et à l'utilisation sécuritaire des bâtiments.

En Colombie-Britannique (C.-B.), une administration locale a demandé que soit modifiée une restriction déjà en place afin de protéger le milieu marin et de préserver l'intégrité du lac à titre de source d'eau potable pour la collectivité, mais aussi d'assurer la sécurité publique.

Au Québec, six municipalités ont déposé une demande conjointe de modification de toutes les références au lac Saint-François pour les remplacer par celles de Grand lac Saint-François afin que l'appellation de l'étendue d'eau soit plus précise. Il a été conclu que la restriction initiale (déposée en 1996) ne reflétait pas les intentions de leur municipalité et que les clarifications aideraient à faire respecter ces restrictions. De plus, une administration locale du Québec a demandé une modification fondée sur une confusion concernant deux des trois restrictions dans les annexes visant le lac Grenier. Comme l'annexe 1 est une restriction redondante, l'administration locale demande son abrogation. Les annexes 3 et 8 ont été corrigées de sorte que les coordonnées géographiques ne correspondent plus à des points à terre. Une autre municipalité du Québec a demandé l'abolition d'une restriction reposant sur un appui soutenu de la collectivité à l'égard de la pratique du ski nautique dans la région et la conviction selon laquelle les demandes initiales de restriction (vers 1960) sont maintenant caduques en raison du climat actuel et de l'intérêt public.

Des administrations locales de la C.-B. et du Québec ont relevé des erreurs dans les coordonnées géographiques, ce qui a causé de la confusion dans l'interprétation réglementaire en ce qui a trait à la sécurité des utilisateurs sur ces étendues d'eau.

Finalement, des administrations locales et des organismes d'application de la loi ont demandé que le libellé du Règlement soit clarifié afin d'améliorer la lisibilité du Règlement, la conformité et les activités d'application de la loi, de sorte que toute contravention au Règlement soit correctement citée.

## Contexte

Le Règlement pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001) prévoit l'établissement de restrictions aux activités nautiques et à la navigation sur les eaux canadiennes.

## Objectifs

Voici les objectifs des modifications :

- aider à préserver un régime efficace d'application de la loi et à promouvoir l'utilisation viable et efficace des eaux canadiennes;
- augmenter la sécurité et la protection environnementale tant pour la navigation commerciale que pour la navigation de plaisance.

These objectives support the requests made by local authorities (communities, enforcement agencies and governments), which are requesting the amendments to the restrictions.

### Description

The Regulations provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters. The restrictions set out in the Schedules to the Regulations include prohibitions with respect to access by vessels to specified waters; restrictions on the mode of propulsion used, maximum engine power or speed limits; and prohibitions on recreational towing (e.g. water-skiing) activities. The Schedules to the Regulations also specify waters in which a permit is required in order to hold a sporting, recreational or public event or activity (e.g. regattas and dragon boat races).

The changes to the *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* include

- Repealing the Schedule 1 restriction (“Waters on which all vessels are prohibited”) on Lac Grenier, Quebec. However, the Schedule 3 restriction (“Waters on which power-driven vessels are prohibited”) remains unchanged. Lac Grenier is located in the Laurentian region of Quebec, north of Montréal, within the territory of both the Towns of Estérel and Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson. This amendment will increase the safety of users on this water body by reducing confusion regarding which restriction applies. It also harmonizes compliance and enforcement activities between the two municipalities. This repeal allows vessels on the lake, but maintains the prohibition on power-driven vessels. It also corrects the geographical position identifiers found in the Regulations.
- Amending the Regulations to add a new Schedule 2 restriction (“Waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are prohibited”) for Cowichan Bay, B.C.  
Cowichan Bay is located on the south-west coast of Vancouver Island, B.C. This amendment reduces identified threats to the productivity of the estuarine environment which is attributable to a combination of land-based development, non-point source pollution, and boating activities. Users of Cowichan Bay will have restricted access to certain parts of the estuary as this activity was deemed, through research by the applicant, to have been destroying the replanted eelgrass beds that were intended to support the Cowichan River salmon. Users are no longer permitted to use powered boats in certain parts of the estuary, but continue to be able to use non-powered boats.
- Correcting the geographic coordinates of two bodies of water in the province of Quebec (Lac Gustave and Lac Richer) that are subject to a Schedule 2 restriction (“Waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are prohibited”). This change will improve the enforceability of the Regulations and increase safety for all users.
- Amending six restrictions of Schedule 3 restriction (“Waters on which power-driven vessels are prohibited”) for Lac Grenier, Lac Maple/Lac Vert, Lac Noiret, Petit-Lac Noir, Lac Notre-Dame and Lac Rose, in Quebec, by correcting the geographic coordinates of these bodies of water. This change will improve the enforceability of the Regulations and increase safety for all users.
- Changing the Schedule 4 restriction (“Waters in public parks and controlled access bodies of water on which power-driven

Ces objectifs cadrent avec les demandes des administrations locales (collectivités, organismes d’application de la loi et gouvernements) qui demandent que les restrictions soient modifiées.

### Description

Le Règlement prévoit l’imposition de restrictions à la navigation et aux activités connexes sur les eaux canadiennes. Les restrictions énoncées dans les annexes du Règlement comprennent des interdictions relatives à l’accès par des bâtiments à certaines eaux; des restrictions quant au mode de propulsion utilisé, à la puissance motrice maximale ou à la limite de vitesse; et des interdictions relatives au fait de tirer des personnes sur un équipement sportif ou récréatif (remorquage récréatif) [par exemple le ski nautique]. Les annexes du Règlement précisent aussi les eaux dans lesquelles un permis est exigé pour tenir des activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics (par exemple des régates et des courses de bateaux dragons).

Voici certains changements au *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments* :

- Abroger la restriction de l’annexe 1, « Eaux interdites à tous les bâtiments » pour le lac Grenier qui est situé au nord de Montréal, sur le territoire des municipalités d’Estérel et de Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson, dans la région des Laurentides au Québec. Toutefois, la restriction de l’annexe 3, « Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits », qui vise le lac Grenier demeure inchangée. Cette modification renforcera la sécurité des utilisateurs sur cette étendue d’eau parce qu’elle réduira la confusion concernant les restrictions applicables. Les activités de conformité et d’application de la loi entre les deux municipalités seront ainsi harmonisées. Par cette abrogation, des bâtiments seront autorisés sur le lac, mais les bâtiments à propulsion mécanique continueront d’être interdits. Des coordonnées géographiques indiquées dans le Règlement seront également corrigées.
- Modifier le Règlement pour ajouter une restriction à l’annexe 2 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits ») pour la baie Cowichan, en C.-B.  
La baie Cowichan est située sur la côte sud-ouest de l’île de Vancouver, en C.-B. Cette modification permettra d’atténuer les menaces connues à la productivité du milieu estuarien attribuables au développement des terres, à la pollution diffuse et aux activités nautiques. Les utilisateurs de la baie Cowichan auront un accès limité à certaines parties de l’estuaire, car il a été déterminé, au moyen de recherches par le demandeur, que cette activité a détruit des zostères qui avaient été replantées pour préserver le saumon de la rivière Cowichan. Il est désormais interdit aux utilisateurs d’utiliser des bateaux à moteur dans certaines parties de l’estuaire, mais ils peuvent continuer d’utiliser des embarcations non motorisées.
- Modifier deux restrictions de l’annexe 2 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits ») pour les lacs Gustave et Richer, au Québec, afin de corriger les coordonnées géographiques. Cette modification permettra d’améliorer l’application du Règlement et d’accroître la sécurité de tous les utilisateurs.
- Modifier six restrictions de l’annexe 3 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits ») pour les lacs Grenier, Maple/Vert, Noiret, Notre-Dame, Rose et Petit lac Noir, au Québec, afin de corriger les coordonnées géographiques. Cette modification permettra d’améliorer

vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to an engine power limit”) to a Schedule 3 restriction (“Waters on which power-driven vessels are prohibited”) on Gardom Lake, B.C.

Gardom Lake, B.C. is a small lake in the interior of B.C. that is used primarily by recreational users. The amendment to the restriction increases public safety, specifically by prohibiting fast boats on a small lake. The applicant concluded that it also protects the marine environment, specifically by reducing negative impacts of gasoline-powered vessels on local habitat and to preserve the integrity of the lake as a potential drinking water source. The lake currently has an engine power restriction but the amended restriction will prohibit power-driven vessels, only allowing those driven by electrical propulsion and non-power vessels. It promotes the environmental sustainability of the body of water as a source of drinking water for the surrounding community. The community wants to restrict use to electric motors only. The restriction is expected to have positive environmental impacts by reducing emissions, wake, waves on shore, turbulence and noise. The elimination of gas-powered engines will help protect the riparian environment by reducing shoreline erosion and improving plant, animal and fish habitat.

- Amending 10 restrictions of Schedule 6 (“Waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a speed limit”) for Grand lac Saint-François, Quebec (located in the municipalities of Adstock, Saint-Joseph-de-Coleraine, Lambton, Sainte-Praxède, Saint-Romain and Stornoway), by correcting the geographic place name and coordinates of this body of water.

The request to amend the restriction for the lake is to increase clarity regarding the local naming of the body of water and to amend the geographical position currently identified for Grand lac Saint-François. The previous restriction did not reflect the intention of the original application as submitted in 1996 from the six municipalities. The location references identified in items 166 and 180–188 were incorrect and resulted in conflicts between users of Grand lac Saint-François and enforcement authorities.

- Changing the Schedule 6, 7 and 8 restrictions for Rivière Blanche in Quebec. The amendment to Schedule 6 (“Waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a speed limit”) corrects the place name, modifies the geographic coordinates and lowers the speed limit from 25 km/h to 10 km/h between Lac Blanc and Lac Ouareau. The amendment to Schedule 7 (“Waters in which towing a person on any sporting or recreational equipment, or allowing a person to wake surf, is prohibited except during the permitted hours”) extends the prohibition on recreational towing, corrects the name and modifies the geographic coordinates of Rivière Blanche. The amendment to Schedule 8 (“Waters in which a sporting, recreational or public event or activity is prohibited”) corrects the name and changes the geographic coordinates of the body of water.

Rivière Blanche, also known locally as the Rivière Ouareau, is located in Saint-Donat, part of the Municipality of Matawinie, within the larger administrative region of Lanaudière (Laurentian area north of Montréal), Quebec. This body of water has a public access ramp and is used primarily by recreational users. The Rivière Blanche (Ouareau) links Lac Blanc with Lac Ouareau and has heavy

l’application du Règlement et d’accroître la sécurité de tous les utilisateurs.

- Modifier la restriction de l’annexe 4 (« Eaux de parcs publics et étendues d’eau à accès contrôlé dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale ») pour qu’elle devienne une restriction de l’annexe 3 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits ») sur le lac Gardom, C.-B.

Le lac Gardom, en C.-B., est un petit lac situé à l’intérieur des terres de la Colombie-Britannique qui est essentiellement utilisé par les plaisanciers. La demande visant à modifier la restriction est présentée pour des raisons de sécurité publique, en particulier pour les « embarcations rapides circulant sur un petit lac ». Le demandeur a conclu que cette modification vise également à protéger le milieu marin, plus particulièrement à prévenir les « incidences négatives des bâtiments à moteur à essence sur l’habitat local et à préserver l’intégrité du lac à titre de source possible d’eau potable ». Sur ce lac, il y a présentement une restriction quant à la puissance motrice, mais la modification interdira les bâtiments à propulsion mécanique, ne permettant que les bâtiments à propulsion électrique et non motorisés. Elle favorise la viabilité environnementale de l’étendue d’eau en tant que source d’eau potable pour la collectivité environnante. La collectivité demande depuis longtemps une restriction pour l’utilisation de moteurs électriques seulement. La restriction devrait avoir des impacts environnementaux positifs, car elle contribuerait à réduire les émissions, les sillages, les vagues sur la rive, la turbulence et le bruit. L’élimination des moteurs à essence aiderait à protéger le milieu riverain en réduisant l’érosion des rives et en améliorant l’habitat de la flore, de la faune et du poisson.

- Modifier 10 restrictions de l’annexe 6 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une vitesse maximale ») pour le Grand lac Saint-François, au Québec (situé dans les municipalités d’Adstock, de Saint-Joseph-de-Coleraine, de Lambton, de Sainte-Praxède, de Saint-Romain et de Stornoway), afin de corriger le nom et les coordonnées géographiques de cette étendue d’eau.

La demande de modification de la restriction pour le lac vise à clarifier le nom local de l’étendue d’eau et à modifier les coordonnées géographiques actuelles du Grand lac Saint-François. La restriction établie à l’origine ne reflète pas l’intention de la demande initiale telle qu’elle a été présentée en 1996 par les six municipalités. Les coordonnées géographiques indiquées à l’article 166 et aux articles 180 à 188 sont inexacts et entraînent des conflits entre les utilisateurs du Grand lac Saint-François et les autorités chargées de l’application de la loi.

- Modifier les restrictions des annexes 6, 7 et 8 pour la rivière Blanche au Québec. La modification de l’annexe 6 (« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une vitesse maximale ») a pour but de corriger le nom, de modifier les coordonnées géographiques et de faire passer la limite de vitesse maximum de 25 km/h à 10 km/h entre le lac Blanc et le lac Ouareau. La modification de l’annexe 7 (« Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d’un bâtiment, sauf aux heures autorisées ») a pour but d’interdire complètement toutes les activités de remorquage récréatif, de corriger le

transit traffic with approximately 2 500–3 500 users during the summer period. From a safety and security perspective, this intensive use has become very problematic. The change to the restrictions is due to the increased popularity of towing sports in the narrow river leading to multiple concerns for the safety of swimmers, non-powered vessels and powered vessels not engaged in recreational towing activities. Intervention by municipalities and law enforcement resulted in no change. Implementation of a selective ban in portions of the Rivière Blanche (Ouareau) between Lac Blanc and Lac Ouareau for towing, sporting, recreational or public events or activities, including a decrease from the current maximum speed restriction of 25 km/h to 10 km/h, reduces conflict and improves safety for all users, especially swimmers and recreational boaters in the Rivière Blanche (Ouareau).

- Repealing two restrictions in Schedule 7 (“Waters on which a power-driven vessel towing a person on water skis, a surf board or any other similar equipment is prohibited except during the permitted hours as indicated”) on Lac du Nord and Lac Dupuis, Quebec.

Lac du Nord and Lac Dupuis are two smaller lakes located on either side of Lac Masson in the Estérel region of Quebec, just north of Montréal. These lakes are used primarily by recreational users. The request to repeal the recreational towing restriction (on both bodies of water) was based on long-standing community support for water-skiing in the area and the belief that the original restriction applications (circa 1960) were out of date with the existing climate. Furthermore, the municipality came to the conclusion, through its own research, that the restriction was improperly applied for by the council of the day, resulting in loss of enjoyment for residents. The council wishes to remove the restrictions to prevent conflict between the municipality and the Sûreté du Québec, who continues to enforce the restriction. The repeal of this restriction will allow users of the two lakes to participate in recreational towing activities.

- Amending the Schedule 8 restriction (“Waters in which a sporting, recreational or public event or activity is prohibited”) for Lac Grenier, which is located in the municipalities of Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson and Estérel, in the province of Quebec, by correcting the geographic coordinates of this body of water. This change will improve the enforceability of the Regulations and increase safety for all users.
- Amending the Regulations to add peace officers employed by Parkland County, Alberta, and firefighters employed with the Calgary Fire Department in Calgary, Alberta, to the list of persons authorized to ensure compliance with the Regulations. The appointment of these designated officials assists in maintaining and promoting the safe operation of vessels in the area. The appointment allows the enforcement officer to prohibit the movement of any vessel, direct it to move, stop and board it, direct any person to cease operation, ask questions, demand reasonable assistance, and require that any person on board the vessel provide requested documentation. Enforcement officers may issue fines ranging from \$100 to \$500 as per the *Contraventions Act* and Regulations.
- Improving the enforceability of the Regulations by making corrections to existing restrictions on seven bodies of water in the province of Quebec (Bassin de Chambly, Chenal Bergeron, Chateaugay River, Lac Grenier, Lac Rose, Grand lac

nom et de modifier les coordonnées géographiques de la Rivière Blanche. La modification de l’annexe 8 (« Eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit ») a pour but de corriger le nom et de modifier les coordonnées géographiques de l’étendue d’eau.

La rivière Blanche (aussi connue localement sous le nom de rivière Ouareau) est située à Saint-Donat, une partie de la municipalité de Matawinie, dans la grande région administrative de Lanaudière (région laurentienne au nord de Montréal), au Québec. Cette étendue d’eau dispose d’une rampe d’accès publique et est principalement utilisée par les plaisanciers. La rivière Blanche (Ouareau) lie le lac Blanc au lac Ouareau et elle est très achalandée; environ de 2 500 à 3 500 utilisateurs l’empruntent pendant la période estivale. Du point de vue de la sécurité et de la sûreté, cette utilisation intensive est devenue très problématique. La modification de ces restrictions est attribuable à la popularité croissante des sports de remorquage dans la rivière étroite qui a soulevé de nombreuses préoccupations liées à la sécurité des baigneurs, des bâtiments non motorisés et des bâtiments motorisés ne participant pas à des activités de remorquage récréatif. L’intervention menée par les municipalités et les autorités chargées de l’application du Règlement n’a donné aucun résultat. L’application d’une interdiction sélective sur la rivière Blanche entre le lac Blanc et le lac Ouareau visant le remorquage récréatif et les activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics, notamment une réduction de la limite de vitesse actuelle allant de 25 km/h à 10 km/h, permettra d’atténuer les conflits et d’améliorer la sécurité de tous les utilisateurs, particulièrement les baigneurs et les plaisanciers sur la rivière Blanche (Ouareau).

- Abolir deux restrictions de l’annexe 7 (« Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d’un bâtiment, sauf aux heures autorisées ») pour les lacs du Nord et Dupuis, au Québec.

Le lac du Nord et le lac Dupuis sont deux petits lacs situés de chaque côté du lac Masson dans la région d’Estérel, juste au nord de Montréal, au Québec. Ces lacs sont principalement utilisés par les plaisanciers. La demande visant à abroger la restriction relative au remorquage récréatif (sur les deux étendues d’eau) repose sur un appui soutenu de la collectivité concernant la pratique du ski nautique dans la région et la conviction selon laquelle les demandes initiales de restriction (vers 1960) étaient caduques en raison du climat actuel. En outre, à la suite de ses propres recherches, la municipalité est arrivée à la conclusion que la restriction n’avait pas été bien présentée par le conseil siégeant à cette époque, ce qui a entraîné une perte de jouissance pour les résidents. Le conseil souhaite retirer les restrictions afin d’éviter les conflits entre la municipalité et la Sûreté du Québec, qui continue de faire appliquer la restriction. L’abrogation de cette restriction permettra aux utilisateurs des deux lacs de participer à des activités de remorquage récréatif.

- Modifier la restriction de l’annexe 8 (« Eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit ») pour le lac Grenier situé dans les municipalités de Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson et d’Estérel, au Québec, pour corriger les coordonnées géographiques. Cette modification permettra d’améliorer l’application du Règlement et d’accroître la sécurité de tous les utilisateurs.



Saint-François and Rivière Saint-François) to accurately reflect their geographic place names and coordinates and increase safety for all users.

- Clarifying section 4 and subsections 6(1), 10.1(1), 11(3) and 12(1) to improve the readability of the Regulations and improve compliance and enforcement activities so that any contravention of the Regulations can be correctly referenced. For sections 4, 6, 10, 11 and 12, the amendments correct or remove references that did not point to the appropriate subsections of the Regulations.

- Modifier le Règlement pour nommer à titre d'agent de l'autorité les agents de la paix employés par le comté de Parkland, en Alberta, et les pompiers employés par le service d'incendie de la ville de Calgary, en Alberta. Ces agents de l'autorité seront ajoutés à la liste des personnes chargées de l'application des dispositions relatives aux restrictions et à l'utilisation sécuritaire des bâtiments. La nomination de ces personnes permettra de maintenir et de promouvoir l'utilisation sécuritaire des bâtiments dans la région. Ces agents auront le pouvoir d'interdire le déplacement de tout bâtiment, d'ordonner à quiconque de le déplacer, de l'immobiliser et d'y monter à bord, d'ordonner à quiconque de cesser de faire fonctionner l'équipement, de poser des questions, de demander toute aide raisonnable et d'exiger de toute personne à bord du bâtiment qu'elle lui présente tout document. Les agents de l'autorité peuvent imposer des amendes allant de 100 \$ à 500 \$ en vertu de la *Loi sur les contraventions* et du règlement connexe.
- Améliorer l'application du Règlement en apportant les corrections nécessaires aux restrictions de sept étendues d'eau dans la province de Québec (bassin de Chambly, chenal Bergeron, rivière Châteauguay, lac Grenier, lac Rose, Grand lac Saint-François et rivière Saint-François) afin de refléter correctement leurs noms et coordonnées géographiques et d'accroître la sécurité de tous les utilisateurs.
- Clarifier l'article 4 et les paragraphes 6(1), 10.1(1), 11(3), et 12(1) pour améliorer la lisibilité du Règlement, la conformité et les activités d'application de la loi afin que toute contravention puisse être correctement mise en référence. En ce qui concerne les articles 4, 6, 10, 11 et 12, les modifications permettent de corriger ou de supprimer les renvois qui ne mèneraient pas aux paragraphes appropriés du Règlement.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as there is no change in the administrative costs to businesses.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply, as there are negligible costs to small businesses.

#### **Consultation**

Consultations regarding the new restrictions set out in the amendments to the Regulations were conducted by local authorities and enforcement partners.

Consultations on the amendments were generally met without controversy or opposition. The amendments were requested by local authorities to TC. Transport Canada only proceeds with a proposed restriction if a consensus exists within the community.

The local authorities consulted their stakeholders and in the case of Lac Dupuis and Lac du Nord, the municipality came to the conclusion through its own research that the restriction was improperly applied for by the council of the day, resulting in loss of enjoyment for residents. It therefore wishes the restrictions to be repealed in order to prevent conflict between the municipality, who wants the restriction to be removed, and the Sûreté du Québec, who continue to enforce the current restriction. Consultations were conducted with the community during the month of June 2011 through public notices that were distributed via email to all citizens with email addresses on file and by surface mail to the remainder of residents.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque les frais administratifs des entreprises demeurent les mêmes.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, puisque les coûts pour les petites entreprises sont négligeables.

#### **Consultation**

Les consultations sur les nouvelles restrictions décrites dans les modifications apportées au Règlement ont été menées par les administrations locales et les partenaires chargés de l'application de la loi.

De façon générale, les consultations sur les modifications se sont déroulées sans soulever de controverse ni susciter d'opposition. Les administrations locales ont demandé à TC que les modifications soient apportées. Transports Canada va seulement de l'avant avec une restriction proposée lorsqu'il y a consensus au sein de la collectivité.

Les administrations locales ont consulté leurs intervenants et, dans le cas du lac Dupuis et du lac du Nord, la municipalité est arrivée à la conclusion, à la suite de ses propres recherches, que la restriction n'avait pas été bien présentée par le conseil siégeant à cette époque, ce qui a entraîné une perte de jouissance pour les résidents. Par conséquent, il souhaite que les restrictions soient abrogées afin d'éviter les conflits entre la municipalité, qui veut que la restriction soit retirée, et la Sûreté du Québec, qui continue de faire appliquer la restriction actuelle. Les consultations ont été menées auprès de la collectivité au cours du mois de juin 2011 au moyen d'avis publics qui ont été envoyés par courriel aux citoyens

The notices were also published in local newspapers with circulation throughout 11 municipalities in the region, as well as being posted online. A physical notice was also posted outside of Estérel City Hall for the open house, which was held June 17, 2011. Ninety percent of the residents voted in favour of the amendments.

In the case of Rivière Blanche (Ouareau) in Saint-Donat, Quebec, consultations were conducted during the period of May to September 2010. Consultations consisted of a survey in late May. In mid-July, letters were sent to stakeholders, public notices were posted, physically at the City Hall for the Municipality of Saint-Donat and on their Web site for public consultation. The Mohawk Council of Kanasatake was also separately consulted with regard to the amendments. In early August, the Municipality received individual responses from stakeholders and discussed the issue at the public meeting of the Municipal Council. On August 14, a public consultation meeting was held at City Hall for the Municipality of Saint-Donat where more than 200 individuals attended the meeting with the majority in favour. Following the consultation period, the Council adopted the motion to apply for an amendment to the Regulations.

In the case of Grand lac Saint-François, six municipalities passed new resolutions supporting the community consensus to replace resolutions that were misinterpreted in 1996 resulting in the restrictions which did not accurately address the safety needs for this body of water. Public consultations with the six municipalities around the lake, as well as with the Parc national de Frontenac which straddles the lake, were completed in 2011 following the identification of the errors in the location references.

In the interest of public safety and environmental protection, the Columbia Shuswap Regional District (CSRD) requested an amendment to the Schedule 4 restriction, to allow electric motors only on Gardom Lake, B.C. The wake and wash from gasoline-powered engines is deemed, according to the CSRD, to be damaging riparian zones and interfering with the habitats of the following listed species of concern: the Western painted Turtle, Great Blue Heron and the Flammulated Owl as well as freshwater mollusks. The lake is also used as a drinking water source. Consultations were conducted by the applicant, CSRD, with the community at the Rancho-Deep Creek fire hall in August 2010 and again in August 2011 with strong support of greater than 80% for the restrictions. Those stakeholders that opposed the proposal indicated their preferences as follows: 6% — restrict 2-stroke engines; 4-stroke and electric motors would still be allowed; 6% — status quo — leave the current 10 horsepower maximum restriction on gas engines as is; and 3% — restrict all motorboats — only allow self-propelled watercraft, for example canoes and kayaks. The consultations were announced in various newspapers, by posting notices on 20 community notice boards and emailing stakeholders about the open houses. Both meetings in 2010 and 2011 received media attention. As well, meeting information was posted on the CSRD Web site and notice board.

For Cowichan Bay, B.C., Cowichan Tribes, the Cowichan Valley Regional District (CVRD), Cowichan Bay Fisherman's Wharf Association, representatives of commercial and sport fishing, Living Rivers Trust, BC Wildlife Federation, Fisheries and Oceans Canada, Transport Canada, and the Royal Canadian Mounted

dont les adresses électroniques étaient au dossier et par la poste aux autres résidents. Les avis ont également été affichés en ligne et publiés dans les journaux locaux qui sont distribués dans 11 municipalités de la région. Un avis physique a également été affiché à l'extérieur de l'hôtel de ville d'Estérel pour la journée portes ouvertes qui a eu lieu le 17 juin 2011. Au total, 90 % des résidents ont voté en faveur des modifications.

Dans le cas de la rivière Blanche (Ouareau) à Saint-Donat, au Québec, des consultations ont été menées de mai à septembre 2010. Les consultations ont été menées sous forme de sondage à la fin mai et, à la mi-juillet, des lettres ont été envoyées, un avis public a été affiché, physiquement à l'hôtel de ville de la municipalité de Saint-Donat et sur son site Web aux fins de consultation publique. Le Conseil Mohawk de Kanasatake a également été consulté séparément au sujet des modifications. Au début d'août, la municipalité a reçu des réponses individuelles d'intervenants et a discuté de la question lors d'une réunion publique du Conseil municipal. Le 14 août, une réunion de consultation publique a eu lieu à l'hôtel de ville de la municipalité de Saint-Donat et plus de 200 personnes y ont participé; la majorité était en faveur. À la suite de la période de consultation, le Conseil a adopté la motion de présentation d'une demande de modification au Règlement.

Dans le cas du Grand lac Saint-François, six municipalités ont adopté de nouvelles résolutions appuyant le consensus communautaire afin de remplacer les résolutions qui ont été mal interprétées en 1996, ce qui a donné lieu à des restrictions qui n'ont pas adéquatement répondu aux besoins en matière de sécurité de ce plan d'eau. Des consultations publiques auprès des six municipalités autour du lac, ainsi qu'auprès des représentants du Parc national de Frontenac qui chevauche le lac, ont été menées en 2011 après que l'on a relevé des erreurs dans les coordonnées géographiques.

Pour assurer la sécurité du public et pour protéger l'environnement, le district régional de Columbia-Shuswap (DRCS) a demandé une modification à la restriction de l'annexe 4 pour permettre seulement les moteurs électriques sur le lac Gardom, en Colombie-Britannique. Le sillage et les remous des moteurs à essence endommagent, selon le DRCS, les zones riveraines et nuisent aux habitats des espèces préoccupantes suivantes : la tortue peinte de l'Ouest, le grand héron, le petit duc nain ainsi que les mollusques d'eau douce. Le lac est également une source d'eau potable. Des consultations ont été menées par le demandeur, le DRCS, auprès de la collectivité au poste d'incendie de Rancho-Deep Creek en août 2010 et de nouveau en août 2011, et plus de 80 % des restrictions bénéficient d'un solide appui. Ceux qui s'opposaient à la proposition ont indiqué leurs préférences comme suit : 6 % — restreindre les moteurs à deux temps, mais continuer de permettre les moteurs électriques et les moteurs à quatre temps; 6 % — statu quo — conserver la restriction actuelle maximale de 10 chevaux-vapeurs sur les moteurs à essence; et 3 % — restreindre toutes les embarcations motorisées — permettre seulement les embarcations autopropulsées, par exemple les canots et les kayaks. Les consultations ont été annoncées dans divers journaux. Des avis ont été affichés sur 20 babillards communautaires, et des courriels ont été envoyés aux intervenants au sujet des portes ouvertes. Les deux réunions, en 2010 et en 2011, ont suscité l'attention des médias. De plus, les renseignements concernant les réunions ont été publiés sur le site Web du DRCS et le tableau d'affichage.

Pour ce qui est de la baie Cowichan, en C.-B., les tribus Cowichan, le district régional de Cowichan Valley (DRCV), la Fisherman's Wharf Association de la baie Cowichan, des représentants des pêches commerciales et sportives, le Living Rivers Trust, la Fédération de la faune de la C.-B., Pêches et Océans Canada,

Police have worked together and in partnership with the community for the past two years. Cowichan Bay is a focal point for First Nations food, social and ceremonial activities. A public consultation program commenced in the fall of 2010. The program involved a variety of consultation and communications methods to seek input on the proposal from community members and other stakeholders. Two meetings were held (November 30, 2010, and February 15, 2011), which were open to the general public. The purpose of the first meeting was to introduce the proposal and gather feedback. The purpose of the second meeting was to present a revised proposal based on the feedback received at the first meeting. A Frequently Asked Questions (FAQ) document was distributed online and at the second community meeting in order to address significant issues and questions. Following the second meeting, the proposal was again revised and, in July 2011, an online survey was made available through the CVRD email distribution list to confirm directions in the second revised proposal. Approximately three quarters of the respondents to the survey indicated that the Regulations would be beneficial to the protection of eelgrass habitat and that the regulatory proposal should move forward. The partners used a variety of methods to contact and provide information to community members, including print advertisements, posters, and email (the CVRD maintains an email distribution list for more than 300 households in the Cowichan Bay area). Information was also made available on the CVRD Web site and was included in newsletters distributed to all Cowichan Bay households as part of the Electoral Area D — Cowichan Bay Official Community Plan process.

In each case, the problem area was assessed, and the type of restriction was matched to the circumstances of the case. Local communities, enforcement agencies and local governments are proposing, justifying and supporting these restrictions.

### **Rationale**

The intent of these amendments is to enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by restricting or prohibiting the type of vessel and the speed of vessels using the various bodies of water identified, thus reducing the conflicts between waterway users that cause unnecessary safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety. The restriction may also minimize threats to the ecosystem of Gardom Lake and Cowichan Bay in B.C. as well as the Rivière Blanche (Ouareau) in Quebec caused by the operation of power-driven vessels.

According to the CVRD, failure to regulate boating within Cowichan Bay will likely result in degradation of habitat, impact on communities of nesting waterfowl and other impacts on erosions of shoreline and plant communities (eelgrass beds). Failure to regulate on Gardom Lake will degrade their existing source of drinking water if non-electric powered vessels are permitted to continue operating on the body of water. Failure to provide the Calgary Fire Department with enforcement powers may lead to additional safe navigation and safety of persons on Canadian waters issues, as one death occurred in 2012 along the Bow River upstream of the Harvie Passage.

Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada ont travaillé ensemble et en partenariat avec la collectivité au cours des deux dernières années. La baie Cowichan est le point central des activités des Premières Nations à des fins alimentaires, sociales et rituelles. Un programme de consultation publique a débuté à l'automne 2010. Le programme a fait appel à diverses méthodes de consultation et de communication pour obtenir des commentaires sur la proposition de la part des membres de la collectivité et d'autres intervenants. Deux réunions ont eu lieu (le 30 novembre 2010 et le 15 février 2011), et ces dernières étaient ouvertes au grand public. La première réunion visait à présenter la proposition et recueillir de la rétroaction. La deuxième réunion visait à présenter une version révisée de la proposition en fonction de la rétroaction obtenue à la suite de la première réunion. Un document intitulé Foire aux questions (FAQ) a été distribué en ligne et lors de la deuxième réunion communautaire afin de régler toute préoccupation et question importante. À la suite de la deuxième réunion, la proposition a de nouveau été révisée et en juillet 2011, un sondage en ligne a été diffusé au moyen de la liste de distribution électronique du DRCV pour confirmer les orientations prises dans la deuxième version révisée de la proposition. Environ trois quarts des répondants au sondage ont indiqué que le Règlement serait bénéfique pour la protection de l'habitat de la zostère et que le projet de règlement devrait être mis de l'avant. Les partenaires ont eu recours à diverses méthodes pour communiquer avec les membres de la collectivité et leur fournir des renseignements, notamment les messages imprimés, les affiches et les courriels (le DRCV conserve une liste de distribution électronique pour plus de 300 ménages dans la région de la baie Cowichan). Des renseignements ont également été diffusés sur le site Web du DRCV et ont été publiés dans des bulletins distribués à tous les ménages de la baie Cowichan dans le cadre du processus du plan communautaire officiel de la baie Cowichan — circonscription électorale D.

Dans chaque cas, le secteur problématique a été évalué, et le type de restriction a été adapté aux circonstances. Les collectivités locales, les organismes d'application de la loi et les administrations locales proposent, justifient et appuient ces restrictions.

### **Justification**

Ces modifications ont pour objet de renforcer la sécurité nautique, tant dans le cas de la navigation de plaisance que de la navigation commerciale, en imposant des restrictions ou des interdictions quant au type et à la vitesse des bâtiments qui circulent dans les diverses étendues d'eau désignées. Elles réduisent ainsi les conflits entre les usagers de la voie navigable qui entraînent des risques superflus pour la sécurité. On s'attend à ce que ces mesures aient un effet positif sur la sécurité publique. Les restrictions pourraient aussi diminuer les menaces pour l'écosystème du lac Gardom et de la baie Cowichan en C.-B. ainsi que pour la rivière Blanche (Ouareau) au Québec causés par l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique.

Selon le DRCV, la non-réglementation de la navigation dans la baie Cowichan risque d'entraîner la dégradation des habitats et d'avoir des répercussions sur les communautés de sauvagines en nidification et d'autres répercussions sur l'érosion du rivage et des peuplements végétaux (herbiers de zostère). La non-réglementation sur le lac Gardom entraînerait la dégradation de la source existante d'eau potable du secteur si les bâtiments motorisés non électriques continuent de naviguer sur l'étendue d'eau. L'incapacité à octroyer au service d'incendie de Calgary des pouvoirs d'application pourrait soulever d'autres problèmes de sécurité de la navigation et des personnes comme le démontre le décès survenu en 2012 le long de la rivière Bow, en amont du passage Harvie.

The reduction in speed on the Rivière Blanche (Ouareau) in Québec is aimed at protecting the shoreline by reducing erosion (a collateral benefit of reduced engine power limits) and may also contribute to the protection of the riparian environment as well as the protection of swimmers and non-powered vessels. The reduction will also reduce the severity of interactions between power-driven vessels and non-power driven vessels as well as other uses of the waterway, and will provide more time for vessel operators to avoid incidents. Failure to regulate could result in continued boating behaviour that, in the context of the identified section of the Rivière Blanche (Ouareau), has been identified as being both unsafe to users and harmful to the environment.

The amendments are aimed at increasing safety for Canadians.

Consultation with the industry has shown that the amendments have no negative impact on current commercial operations. There is no known commercial fishing interest in the area of the restrictions and therefore no impact.

Costs to consumers will be negligible. In the case of Gardom Lake, B.C., most users of the waterways currently use non-powered vessels and wish to continue to do so. Operators of power-driven vessels will be impacted, but will continue to be able to experience the river system if they adhere to the restrictions and operate a vessel with an electric motor.

There will be an ongoing cost related to the erection of signage and for enforcement-related activities. The Calgary Fire Department in Alberta, and the municipalities identified in Alberta, B.C. and Québec, have committed to being accountable for these costs.

The amendments will likely have significant positive environmental and safety impacts, according to the local authorities requesting them, which will far outweigh the minimal impacts to the local and business community.

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

The CSA 2001 provides for maximum fines upon summary conviction of \$100,000 or one year in prison, or both for violations of regulations made under Part 5 of the Act, which includes these Regulations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, sets out fine amounts for contravention of regulations made under the CSA 2001. The Regulations specify the classes of persons who are entitled to enforce the Regulations and include the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), provincial and municipal police forces, as well as other groups such as special constables, conservation officers, wildlife officers, and marine safety inspectors.

The municipalities involved and their related enforcement authorities have agreed to enforce the restrictions in the amendments to the Regulations as well as maintain the required signage.

La réduction de la vitesse sur la rivière Blanche (Ouareau) au Québec vise à protéger les rives grâce à la diminution de l'érosion (avantage collatéral de la réduction de la puissance maximale des moteurs) et peut aussi contribuer à protéger l'habitat riverain ainsi que les nageurs et les bâtiments non motorisés. Cette réduction de vitesse diminuera la gravité des interactions entre les bâtiments à propulsion mécanique, les bâtiments non motorisés et les autres usages de la voie navigable et donnera plus de temps aux utilisateurs de bâtiments d'éviter les incidents. Si la situation n'est pas réglementée, les usagers risquent de continuer d'avoir un comportement en matière de navigation qui, dans le secteur désigné de la rivière Blanche (Ouareau), a été défini comme étant non sécuritaire et néfaste pour l'environnement.

Les modifications visent à renforcer la sécurité des Canadiens.

Des consultations avec l'industrie ont permis de déterminer que les modifications n'auront aucun effet négatif sur les activités commerciales actuelles. Il n'existe aucune entreprise intéressée à la pêche commerciale dans le secteur visé par les restrictions proposées, et il n'y aura donc aucun effet à cet égard.

Les coûts que les consommateurs devront assumer seront négligeables. Pour ce qui est du lac Gardom, en C.-B., la majorité des usagers de la voie navigable utilisent actuellement des bâtiments non motorisés et souhaitent continuer de le faire. Les utilisateurs de bâtiments à propulsion mécanique pourront continuer de profiter du réseau fluvial s'ils respectent les restrictions proposées et utilisent un bâtiment doté d'un moteur électrique.

Des coûts permanents sont à prévoir en ce qui concerne l'installation des pancartes et les activités d'application de la loi. Le service d'incendie de Calgary, en Alberta, et les municipalités désignées en Alberta, en C.-B. et au Québec se sont engagés à assumer la responsabilité de ces coûts.

Les modifications auront probablement des répercussions positives importantes sur l'environnement et la sécurité, selon les administrations locales qui les demandent, ce qui signifie qu'elles seront de loin supérieures à l'incidence minimale sur la collectivité locale et le milieu des affaires.

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

La LMMC de 2001 prévoit une amende maximale de 100 000 \$ à la suite d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, ou une peine d'emprisonnement d'un an, ou les deux, pour les infractions aux règlements pris en vertu de la partie 5 de la Loi, notamment le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application se fait par déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par verbalisation en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants des amendes pour les infractions — qualifiées de contraventions — aux règlements pris en vertu de la LMMC de 2001. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* indique les personnes ou catégories de personnes qui sont nommées à titre d'agents de l'autorité chargés de l'application des dispositions relatives aux restrictions et à l'utilisation sécuritaire des bâtiments. La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les services de police provinciaux et municipaux et d'autres personnes telles que les agents de police spéciaux, les agents de conservation, les agents de la protection de la faune et les inspecteurs de la sécurité maritime, figurent parmi ces personnes ou catégories de personnes.

Les municipalités visées et leurs autorités chargées de l'application de la loi connexe ont convenu d'appliquer les restrictions dans les modifications au Règlement ainsi que de procéder à l'entretien

No increase in the cost of enforcement to the federal government is expected. Local enforcement agencies normally conduct enforcement measures incidental to their other duties, and therefore no significant increase of enforcement costs to local governments are anticipated.

As matters pertaining to navigation and shipping fall under jurisdiction of the federal government, the amendments to the Regulations are used as a mechanism whereby local authorities can respond to local safety situations and threats to the environment or the public interest, by partnering with the federal government to enact regulations under the CSA 2001. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership between federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC staff provides regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

#### **Contact**

Michele Rae  
Project Manager  
Policy, Legislative, Regulatory and International Affairs  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-991-3008  
Fax: 613-991-5670  
Email: michele.rae@tc.gc.ca

des pancartes nécessaires. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application de la loi pour le gouvernement fédéral. En règle générale, les organismes locaux d'application de la loi font appliquer les mesures d'application de la loi liées à leurs autres tâches. Par conséquent, on ne prévoit pas de hausse importante des coûts d'application de la loi pour les administrations locales.

Étant donné que les questions relatives à la navigation de plaisance et à la navigation commerciale sont de compétence fédérale, les modifications au Règlement constituent un mécanisme auquel les administrations locales peuvent avoir recours pour intervenir en cas de problèmes de sécurité locaux et de menaces pour l'environnement ou l'intérêt public, en s'associant avec le gouvernement fédéral pour édicter des règlements en vertu de la LMMC de 2001. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement en est une axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, le personnel de TC offre des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes locaux d'application de la loi à s'acquitter de leurs fonctions.

#### **Personne-ressource**

Michele Rae  
Gestionnaire de projets  
Affaires législatives, réglementaires et internationales  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-991-3008  
Télécopieur : 613-991-5670  
Courriel : michele.rae@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-211 September 22, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-211 Le 22 septembre 2014

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

**Regulations Amending the Regulations  
Establishing a List of Entities**

**Règlement modifiant le Règlement établissant une  
liste d'entités**

P.C. 2014-971 September 22, 2014

C.P. 2014-971 Le 22 septembre 2014

**(PUBLISHED AS AN EXTRA  
ON SEPTEMBER 25, 2014)**

**(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE  
LE 25 SEPTEMBRE 2014)**

Registration  
SOR/2014-212 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-212 Le 26 septembre 2014

UNITED NATIONS ACT

LOI SUR LES NATIONS UNIES

**Regulations Amending the United Nations  
Al-Qaida and Taliban Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement d'application  
des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda  
et le Taliban**

P.C. 2014-974 September 25, 2014

C.P. 2014-974 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Taliban*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE UNITED NATIONS  
AL-QAIDA AND TALIBAN REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
D'APPLICATION DES RÉOLUTIONS DES NATIONS  
UNIES SUR AL-QAÏDA ET LE TALIBAN**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

1. (1) The definitions “Committee of the Security Council”, “Guidelines of the Committee of the Security Council”, “list of the Committee of the Security Council”, “Taliban” and “Usama bin Laden or his associates” in section 1 of the *United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

1. (1) Les définitions de « Comité du Conseil de sécurité », « Directives du Comité du Conseil de sécurité », « liste du Comité du Conseil de sécurité », « Oussama ben Laden ou ses associés » et « Taliban », à l'article 1 du *Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Taliban*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) The definitions “person associated with the Taliban” and “Security Council Resolutions” in section 1 of the Regulations are replaced by the following:

(2) Les définitions de « personne liée au Taliban » et « résolutions du Conseil de sécurité », à l'article 1 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

“person associated with the Taliban” means any person listed in the 1988 Sanctions List with the exception of any entity referred to in the *Regulations Establishing a List of Entities*. (*personne liée au Taliban*)

« personne liée au Taliban » Personne dont le nom figure sur la liste de la résolution 1988, à l'exception des entités visées par le *Règlement établissant une liste d'entités*. (*person associated with the Taliban*)

“Security Council Resolutions” means Resolution 1267 (1999) of October 15, 1999, Resolution 1333 (2000) of December 19, 2000, Resolution 1373 (2001) of September 28, 2001, Resolution 1390 (2002) of January 16, 2002, Resolution 1452 (2002) of December 20, 2002, Resolution 1455 (2003) of January 17, 2003, Resolution 1526 (2004) of January 30, 2004, Resolution 1617 (2005) of July 29, 2005, Resolution 1735 (2006) of December 22, 2006, Resolution 1822 (2008) of June 30, 2008, Resolution 1904 (2009) of December 17, 2009, Resolution 1988 (2011) of June 17, 2011, Resolution 1989 (2011) of June 17, 2011, Resolution 2082 (2012) of December 17, 2012, and Resolution 2083 (2012) of December 17, 2012 adopted by the Security Council of the United Nations. (*résolutions du Conseil de sécurité*)

« résolutions du Conseil de sécurité » La résolution 1267 (1999) du 15 octobre 1999, la résolution 1333 (2000) du 19 décembre 2000, la résolution 1373 (2001) du 28 septembre 2001, la résolution 1390 (2002) du 16 janvier 2002, la résolution 1452 (2002) du 20 décembre 2002, la résolution 1455 (2003) du 17 janvier 2003, la résolution 1526 (2004) du 30 janvier 2004, la résolution 1617 (2005) du 29 juillet 2005, la résolution 1735 (2006) du 22 décembre 2006, la résolution 1822 (2008) du 30 juin 2008, la résolution 1904 (2009) du 17 décembre 2009, la résolution 1988 (2011) du 17 juin 2011, la résolution 1989 (2011) du 17 juin 2011, la résolution 2082 (2012) du 17 décembre 2012 et la résolution 2083 (2012) du 17 décembre 2012 adoptées par le Conseil de sécurité des Nations Unies. (*Security Council Resolutions*)

(3) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

(3) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

“Al-Qaida Sanctions Committee” means the Committee of the Security Council established by paragraph 6 of Security Council Resolution 1267 (1999) of October 15, 1999. (*Comité des sanctions contre Al-Qaïda*)

« Comité des sanctions contre Al-Qaïda » Comité du Conseil de sécurité établi par l'article 6 de la résolution 1267 (1999) adoptée par le Conseil de sécurité le 15 octobre 1999. (*Al-Qaïda Sanctions Committee*)

<sup>a</sup> R.S., c. U-2  
<sup>1</sup> SOR/99-444

<sup>a</sup> L.R., ch. U-2  
<sup>1</sup> DORS/99-444

“Al-Qaida Sanctions List” means the list referred to in paragraph 2 of Security Council Resolution 1390 (2002) of January 16, 2002, and maintained by the Al-Qaida Sanctions Committee. (*liste des sanctions contre Al-Qaïda*)

“Guidelines of the Al-Qaida Sanctions Committee” means the document entitled Guidelines of the Committee for the Conduct of its Work that was adopted on November 7, 2002 by the Al-Qaida Sanctions Committee, as amended from time to time. (*Directives du Comité des sanctions contre Al-Qaïda*)

“Guidelines of the 1988 Sanctions Committee” means the document entitled Guidelines of the Committee for the Conduct of its Work that was adopted on November 30, 2011 by the 1988 Sanctions Committee, as amended from time to time. (*Directives du Comité 1988*)

“1988 Sanctions Committee” means the Committee of the Security Council established by paragraph 30 of Security Council Resolution 1988 (2011) of June 17, 2011. (*Comité 1988*)

“1988 Sanctions List” means the list referred to in paragraph 1 of Security Council Resolution 1988 (2011) of June 17, 2011, and maintained by the 1988 Sanctions Committee. (*liste de la résolution 1988*)

“person associated with Al-Qaida” means any person listed in the Al-Qaida Sanctions List with the exception of any entity referred to in the *Regulations Establishing a List of Entities*. (*personne liée à Al-Qaïda*)

**2. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:**

**3.** No person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly provide or collect by any means, directly or indirectly, funds with the intention that the funds be used, or in the knowledge that the funds are to be used, by a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida.

**3. (1) Paragraph 4(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) deal directly or indirectly in any property of a person associated with the Taliban including funds derived or generated from property owned or controlled, directly or indirectly, by a person associated with the Taliban or by a person acting on behalf of, or at the direction of, a person associated with the Taliban;

**(2) Paragraph 4(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) make any property or any financial or other related service available, directly or indirectly, for the benefit of a person associated with the Taliban.

**4. (1) Paragraph 4.1(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) deal directly or indirectly in any property of a person associated with Al-Qaida including funds derived or generated from property owned or controlled, directly or indirectly, by a person associated with Al-Qaida or by a person acting on behalf of, or at the direction of, a person associated with Al-Qaida;

**(2) Paragraph 4.1(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) make any property or any financial or other related service available, directly or indirectly, for the benefit of a person associated with Al-Qaida.

« Comité 1988 » Comité du Conseil de sécurité établi par l'article 30 de la résolution 1988 (2011) adoptée par le Conseil de sécurité le 17 juin 2011. (*1988 Sanctions Committee*)

« Directives du Comité des sanctions contre Al-Qaïda » Document intitulé Directives régissant la conduite des travaux du Comité, adopté le 7 novembre 2002 par le Comité des sanctions contre Al-Qaïda, avec ses modifications successives. (*Guidelines of the Al-Qaïda Sanctions Committee*)

« Directives du Comité 1988 » Document intitulé Directives régissant la conduite des travaux du Comité, adopté le 30 novembre 2011 par le Comité 1988, avec ses modifications successives. (*Guidelines of the 1988 Sanctions Committee*)

« liste de la résolution 1988 » Liste mentionnée à l'article 1 de la résolution 1988 (2011) adoptée par le Conseil de sécurité le 17 juin 2011 et tenue à jour par le Comité 1988. (*1988 Sanctions List*)

« liste des sanctions contre Al-Qaïda » Liste mentionnée à l'article 2 de la résolution 1390 (2002) adoptée par le Conseil de sécurité le 16 janvier 2002 et tenue à jour par le Comité des sanctions contre Al-Qaïda. (*Al-Qaïda Sanctions List*)

« personne liée à Al-Qaïda » Personne dont le nom figure sur la liste des sanctions contre Al-Qaïda, à l'exception des entités visées par le *Règlement établissant une liste d'entités*. (*person associated with Al-Qaïda*)

**2. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**3.** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de fournir ou de collecter sciemment, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, des fonds avec l'intention qu'ils soient utilisés, ou sachant qu'ils le seront, par toute personne liée au Taliban ou par toute personne liée à Al-Qaïda.

**3. (1) L'alinéa 4a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur les biens de toute personne liée au Taliban, y compris les fonds provenant de biens appartenant à celle-ci ou contrôlés, directement ou indirectement, par elle ou par des personnes agissant pour son compte ou sous ses ordres;

**(2) L'alinéa 4d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) de mettre sciemment, directement ou indirectement, des biens ou des services financiers ou des services connexes à la disposition de toute personne liée au Taliban.

**4. (1) L'alinéa 4.1a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur les biens de toute personne liée à Al-Qaïda, y compris les fonds provenant de biens appartenant à celle-ci ou contrôlés, directement ou indirectement, par elle ou par des personnes agissant pour son compte ou sous ses ordres;

**(2) L'alinéa 4.1d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) de mettre sciemment, directement ou indirectement, des biens ou des services financiers ou des services connexes à la disposition de toute personne liée à Al-Qaïda.



**5. Section 4.2 of the Regulations is replaced by the following:**

**4.2** No person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly export, sell, supply or ship, directly or indirectly, arms and related material, wherever situated, to a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida.

**6. Section 4.3 of the Regulations is replaced by the following:**

**4.3** No owner or master of a Canadian ship and no operator of an aircraft registered in Canada shall knowingly carry, cause to be carried or permit to be carried, directly or indirectly, arms and related material, wherever situated, that are destined for a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida.

**7. Section 4.4 of the Regulations is replaced by the following:**

**4.4** No person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly provide, directly or indirectly, technical assistance related to military activities to a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida.

**8. Section 5.1 of the Regulations is replaced by the following:**

**5.1** (1) Each of the following entities must determine on a continuing basis whether it is in possession or control of property owned or controlled by or on behalf of a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida:

- (a) authorized foreign banks, as defined in section 2 of the *Bank Act*, in respect of their business in Canada, or banks to which that Act applies;
- (b) cooperative credit societies, savings and credit unions and caisses populaires regulated by a provincial Act and associations regulated by the *Cooperative Credit Associations Act*;
- (c) foreign companies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*, in respect of their insurance business in Canada;
- (d) companies, provincial companies and societies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*;
- (e) fraternal benefit societies regulated by a provincial Act in respect of their insurance activities and insurance companies and other entities engaged in the business of insuring risks that are regulated by a provincial Act;
- (f) companies to which the *Trust and Loan Companies Act* applies;
- (g) trust companies regulated by a provincial Act;
- (h) loan companies regulated by a provincial Act; and
- (i) entities authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities, or to provide portfolio management or investment counselling services.

(2) Every entity referred to in subsection (1) must report monthly, to the principal agency or body that supervises or regulates it under federal or provincial law, either

- (a) that it is not in possession or control of any property referred to in subsection (1), or

**5. L'article 4.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4.2** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'exporter, de vendre, de fournir ou d'expédier sciemment, directement ou indirectement, des armes et du matériel connexe, où qu'ils se trouvent, à toute personne liée au Taliban ou par toute personne liée à Al-Qaïda.

**6. L'article 4.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4.3** Il est interdit à tout propriétaire ou capitaine d'un navire canadien et à tout exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de transporter ou de faire transporter sciemment ou de permettre sciemment que soient transportés, directement ou indirectement, des armes et du matériel connexe, où qu'ils se trouvent, destinés à toute personne liée au Taliban ou à toute personne liée à Al-Qaïda.

**7. L'article 4.4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4.4** Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de fournir sciemment, directement ou indirectement, une aide technique liée à des activités militaires à toute personne liée au Taliban ou par toute personne liée à Al-Qaïda.

**8. L'article 5.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5.1** (1) Il incombe aux entités ci-après de vérifier de façon continue l'existence de biens qui sont en leur possession ou sous leur contrôle et qui appartiennent à toute personne liée au Taliban ou à toute personne liée à Al-Qaïda ou qui sont sous leur contrôle :

- a) les banques régies par la *Loi sur les banques* et les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de cette loi, dans le cadre des activités que ces dernières exercent au Canada;
- b) les coopératives de crédit, les caisses d'épargne et de crédit et les caisses populaires régies par une loi provinciale et les associations régies par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*;
- c) les sociétés étrangères, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, dans le cadre des activités d'assurance qu'elles exercent au Canada;
- d) les sociétés, les sociétés de secours et les sociétés provinciales au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- e) les sociétés de secours mutuel régies par une loi provinciale, dans le cadre de leurs activités d'assurance, et les sociétés d'assurances et autres entités régies par une loi provinciale qui exercent le commerce de l'assurance;
- f) les sociétés régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*;
- g) les sociétés de fiducie régies par une loi provinciale;
- h) les sociétés de prêt régies par une loi provinciale;
- i) les entités autorisées par la législation provinciale à se livrer au commerce des valeurs mobilières ou à la fourniture de services de gestion de portefeuille ou de conseils en placement.

(2) Il incombe à ces entités de rendre compte, chaque mois, à l'autorité ou à l'organisme principal de surveillance ou de réglementation dont elles relèvent sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale :

- a) soit du fait qu'elles n'ont pas en leur possession ni sous leur contrôle des biens visés au paragraphe (1);

(b) that it is in possession or control of that property, in which case it must report the number of persons, contracts or accounts involved and the total value of the property.

(3) No person contravenes subsection (2) by making a report in good faith under that subsection.

**9. The portion of subsection 5.2(1) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**

**5.2** (1) Every person in Canada and every Canadian outside Canada must disclose without delay to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police or to the Director of the Canadian Security Intelligence Service

(a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned or controlled by or on behalf of a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida; and

**10. Subsections 5.3(1) and (2) of the Regulations is replaced by the following:**

**5.3** (1) Any Canadian or person in Canada claiming not to be a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida may petition the Minister in writing to be delisted from the 1988 Sanctions List or the Al-Qaida Sanctions List in accordance with the Guidelines of the 1988 Sanctions Committee or the Guidelines of the Al-Qaida Sanctions Committee, as the case may be.

(2) The Minister must notify the petitioner, within 60 days after the day on which the petition is received, of his or her decision as to whether to submit the petition to the appropriate committee of the Security Council. If the petition is submitted, the Minister must submit it in accordance with the committee's Guidelines.

**11. Paragraph 5.4(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) examine, in private, any security or criminal intelligence reports relating to the applicant's designation as a person associated with the Taliban or a person associated with Al-Qaida and hear any other evidence or information that may be presented by or on behalf of the Minister and may, at the request of the Minister, hear all or part of that evidence or information in the absence of the applicant and any counsel representing the applicant if the judge is of the opinion that the disclosure of the information would injure national security or endanger the safety of any person;

**12. Section 5.6 of the Regulations is replaced by the following:**

**5.6** (1) A person claiming not to be a person whose name appears on the 1988 Sanctions List or the Al-Qaida Sanctions List may apply to the Minister for a certificate stating that the person is not the person whose name appears on the 1988 Sanctions List or the Al-Qaida Sanctions List, as the case may be.

(2) The Minister must, within 30 days after the day on which the application is received, issue a certificate to the applicant if it is established that the applicant is not the person whose name appears on the 1988 Sanctions List or the Al-Qaida Sanctions List, as the case may be.

b) soit du fait qu'elles en ont, auquel cas elles sont tenues d'indiquer le nombre de personnes, de comptes ou de contrats en cause et la valeur totale des biens.

(3) Nul ne contrevient au paragraphe (2) pour avoir fait un rapport de bonne foi au titre de ce paragraphe.

**9. Le passage du paragraphe 5.2(1) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

**5.2** (1) Toute personne au Canada et tout Canadien à l'étranger est tenu de communiquer sans délai au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada ou au directeur du Service canadien du renseignement de sécurité :

a) l'existence des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle et qu'il soupçonne d'appartenir à une personne liée au Taliban ou à une personne liée à Al-Qaïda ou d'être contrôlés par elle;

**10. Les paragraphes 5.3(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**5.3** (1) Tout Canadien ou toute personne se trouvant au Canada qui affirme ne pas être une personne liée au Taliban ou une personne liée à Al-Qaïda peut présenter au ministre une demande écrite afin d'être radié de la liste de la résolution 1988 ou de la liste des sanctions contre Al-Qaïda conformément aux Directives du Comité 1988 ou aux Directives du Comité des sanctions contre Al-Qaïda, selon le cas.

(2) Dans les soixante jours suivant la réception de la demande, le ministre informe le demandeur de sa décision de la soumettre ou non au Comité du Conseil de sécurité chargé d'en disposer. S'il la soumet, il le fait conformément aux Directives.

**11. L'alinéa 5.4(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) il examine à huis clos les renseignements en matière de sécurité ou de criminalité qui ont été pris en considération pour identifier le demandeur comme étant une personne liée au Taliban ou une personne liée à Al-Qaïda et recueille les autres éléments de preuve ou d'information présentés par le ministre ou en son nom; il peut, à la demande de celui-ci, recueillir tout ou partie de ces éléments en l'absence du demandeur ou de son avocat, s'il estime que leur divulgation porterait atteinte à la sécurité nationale ou à la sécurité d'autrui;

**12. L'article 5.6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5.6** (1) Toute personne qui affirme ne pas être une personne dont le nom figure sur la liste de la résolution 1988 ou sur la liste des sanctions contre Al-Qaïda peut demander au ministre de lui délivrer une attestation portant qu'elle n'est pas cette personne.

(2) S'il est établi que le demandeur n'est pas la personne dont le nom figure sur l'une de ces listes, le ministre lui délivre l'attestation dans les trente jours suivant la réception de la demande.

**13. Subsection 5.7(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) If the necessity of that property is established in conformity with Security Council Resolution 1452 (2002) of December 20, 2002, the Minister must issue a certificate

(a) in the case of property necessary for basic expenses, within 15 days after the day on which the application is received, if

(i) in the case of property affected by section 4, the 1988 Sanctions Committee did not refuse the release of the property, or

(ii) in the case of property affected by section 4.1, the Al-Qaida Sanctions Committee did not refuse the release of the property; and

(b) in the case of property necessary for extraordinary expenses, within 30 days after the day on which the application is received, if

(i) in the case of property affected by section 4, the 1988 Sanctions Committee approved the release of the property, or

(ii) in the case of property affected by section 4.1, the Al-Qaida Sanctions Committee approved the release of the property.

**14. Paragraph 6(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the act or thing has been approved

(i) by the 1988 Sanctions Committee, in the case of an act or thing prohibited in respect of a person whose name is on the 1988 Sanctions List,

(ii) by the Al-Qaida Sanctions Committee, in the case of an act or thing prohibited in respect of a person whose name is on the Al-Qaida Sanctions List, or

(iii) by the Security Council of the United Nations.

**APPLICATION BEFORE PUBLICATION**

**15. 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**

**16. 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**

The adoption of Resolutions 1988 (2011) and 1989 (2011) split the Consolidated List of the Security Council into the Al-Qaida Sanctions List (also referred to as the 1267/1989 List) and the Taliban Sanctions List (also referred to as the 1988 List). The current *United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations* (the Regulations) refer only to the 1267 List, and must be updated to reflect the creation of the 1988 List to ensure full implementation of the decisions of the United Nations Security Council. Technical amendments to the Regulations, such as clarifying the definition of a

**13. Le paragraphe 5.7(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) S'il est démontré que les biens sont nécessaires pour des dépenses de base ou extraordinaires, conformément à la résolution 1452 (2002) du 20 décembre 2002 du Conseil de sécurité des Nations Unies, le ministre délivre une attestation au demandeur :

a) s'agissant de dépenses de base, dans les quinze jours suivant la réception de la demande, si :

(i) dans le cas de biens visés à l'article 4, le Comité 1988 ne s'est pas opposé à l'accès à ces biens,

(ii) dans le cas de biens visés à l'article 4.1, le Comité des sanctions contre Al-Qaïda ne s'est pas opposé à l'accès à ces biens;

b) s'agissant de dépenses extraordinaires, dans les trente jours suivant la réception de la demande, si :

(i) dans le cas de biens visés à l'article 4, le Comité 1988 a approuvé l'accès à ces biens,

(ii) dans le cas de biens visés à l'article 4.1, le Comité des sanctions contre Al-Qaïda a approuvé l'accès à ces biens.

**14. L'alinéa 6b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) soit l'acte a été approuvé :

(i) dans le cas des interdictions concernant des personnes dont le nom figure sur la liste de la résolution 1988, par le Comité 1988,

(ii) dans le cas des interdictions concernant des personnes dont le nom figure sur la liste des sanctions contre Al-Qaïda, par le Comité des sanctions contre Al-Qaïda,

(iii) par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

**ANTÉRIORITÉ DE LA PRISE D'EFFET**

**15. 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**

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Enjeux**

L'adoption des résolutions 1988 (2011) et 1989 (2011) du Conseil de sécurité des Nations Unies a eu pour effet de séparer la Liste consolidée du Conseil de sécurité afin de créer deux listes distinctes, soit la Liste des sanctions contre Al-Qaïda (également appelée Liste 1267/1989) et la Liste des sanctions contre le Taliban (également appelée Liste 1988). Le *Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Taliban* actuellement en vigueur (le Règlement) ne mentionne que la Liste 1267 et il doit être mis à jour pour inclure la Liste 1988 afin de veiller à la

member of the Taliban or a member of Al-Qaida, are being proposed to rectify this situation.

On May 9, 2013, the Government of Canada listed the Taliban as a terrorist entity under the *Criminal Code*, which contains prohibitions on various activities and transactions with respect to listed entities. However, persons in Canada and Canadians abroad were already prohibited from undertaking similar activities and transactions with respect to the Taliban under the Regulations. Such a “double-listing” situation, with overlapping prohibitions, can be problematic for enforcement of offences. In order to resolve this situation, and in keeping with long-standing government policy of avoiding situations where entities are listed under more than one piece of legislation, the offences pertaining to the Taliban in the Regulations need to be removed.

### Background

The *United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations* (the Regulations) were made in 1999 under the *United Nations Act* (the Act). The Act was made in respect of Article 41 of the Charter of the United Nations, which requires that all UN member states apply measures required to give effect to any of the decisions of the United Nations Security Council adopted under Chapter 7. The Regulations implement in Canadian domestic law the binding elements of United Nations Security Council Resolution 1267 (1999) and its successor resolutions.

### Objectives

The proposed regulatory amendment aims to

1. Update the Regulations to reflect the splitting of the Consolidated List into the Al-Qaida and Taliban sanctions regimes, per Resolutions 1988 (2011) and 1989 (2011) of the United Nations Security Council, in order to bring Canada into compliance with its obligations as a member of the United Nations; and
2. Remove the prohibitions with respect to the Taliban from the Regulations, thereby eliminating the present problematic situation of double-listing.

### Description

The proposed amendment to the Regulations will reflect the split of the United Nations Al-Qaida and Taliban Sanctions List into two separate lists.

Additionally, the proposed amendment will remove the prohibitions with respect to the Taliban as an entity. Individuals and entities associated with the Taliban will remain listed, reflecting the Taliban Sanctions List established by Resolution 1988.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business.

mise en œuvre intégrale des décisions prises par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Des modifications techniques au Règlement, comme la clarification de la définition de ce que constitue un membre du Taliban ou un membre d’Al-Qaïda, sont proposées afin de rectifier la situation.

Le 9 mai 2013, le gouvernement du Canada a désigné le Taliban comme une entité terroriste au titre du *Code criminel*, qui comporte des interdictions sur diverses activités et opérations entreprises par les entités désignées. Cependant, conformément au Règlement, les personnes au Canada et les Canadiens à l’étranger étaient déjà visés par une interdiction de mener de telles activités et opérations liées au Taliban. Le chevauchement de ces interdictions peut poser des problèmes quant à l’application des infractions. Afin de rectifier la situation, conformément à la politique de longue date établie par le gouvernement en vue d’éviter que des entités ne soient visées par plus d’un texte législatif, les infractions portant sur le Taliban dans le Règlement doivent être abrogées.

### Contexte

Le *Règlement d’application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Taliban* (le Règlement) a été pris en 1999 en vertu de la *Loi sur les Nations Unies* (la Loi). La Loi, quant à elle, a été décrétée afin de respecter l’article 41 de la Charte des Nations Unies, qui exige de tous les États membres des Nations Unies qu’ils mettent en œuvre des mesures afin d’appliquer toute décision prise par le Conseil de sécurité des Nations Unies en vertu du chapitre 7. Le Règlement a pour effet de mettre en œuvre, à l’échelle du droit national canadien, les éléments juridiquement contraignants de la résolution 1267 (1999) du Conseil de sécurité des Nations Unies et des résolutions subséquentes.

### Objectifs

Les modifications proposées au Règlement visent :

1. à mettre à jour le Règlement afin de tenir compte de la séparation de la Liste consolidée en deux régimes de sanctions distincts touchant respectivement le Taliban et Al-Qaïda, conformément aux résolutions 1988 (2011) et 1989 (2011) du Conseil de sécurité des Nations Unies, afin de respecter les obligations du Canada en tant que membre des Nations Unies;
2. à abroger les dispositions du Règlement relatives aux interdictions concernant le Taliban de façon à résoudre le problème actuel de chevauchement législatif.

### Description

Les modifications proposées au Règlement tiendront compte de la séparation de la liste des sanctions des Nations Unies contre Al-Qaïda et le Taliban en deux listes distinctes.

Les modifications proposées permettront également d’abroger les interdictions concernant le Taliban en tant qu’entité. Les personnes et les entités liées au Taliban figureront toujours au Règlement, ce qui reflète ainsi la liste des sanctions contre le Taliban dressée dans le cadre de la résolution 1988.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente proposition, puisqu’aucune modification aux coûts administratifs imposés aux entreprises n’est proposée.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, puisqu’aucun coût n’est imposé aux petites entreprises.

### **Consultation**

The Privy Council Office, the Department of Justice, Public Safety Canada, the Canada Border Services Agency, the Department of Finance, the Office of the Superintendent of Financial Institutions, the Royal Canadian Mounted Police, and the Canadian Security Intelligence Service were consulted and are supportive of the amendment to the Regulations.

### **Rationale**

This regulatory amendment will allow Canada to fully comply with United Nations Security Council sanctions against the Taliban, Al-Qaida and their affiliates, while also rectifying the present situation of a double-listing under Canadian legislation.

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

Compliance is ensured by the Royal Canadian Mounted Police. Every person who contravenes provisions of the Regulations is liable, upon conviction, to the punishments set out in section 3 of the *United Nations Act*.

### **Contacts**

Mr. Mark Berman  
Director  
International Crime and Terrorism  
Department of Foreign Affairs, Trade and Development  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-996-1430  
Fax: 613-944-4827  
Email: mark.berman@international.gc.ca

Mr. Keith Morrill  
Director  
United Nations, Human Rights and Economic Law  
Department of Foreign Affairs, Trade and Development  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-992-6296  
Fax: 613-992-2467  
Email: keith.morrill@international.gc.ca

### **Consultation**

Le Bureau du Conseil privé, le ministère de la Justice, Sécurité publique Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, le ministère des Finances, le Bureau du surintendant des institutions financières, la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité ont été consultés et appuient les modifications au Règlement.

### **Justification**

Ces modifications au Règlement permettront au Canada de se conformer entièrement aux sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies contre le Taliban, Al-Qaïda et leurs associés, tout en rectifiant le problème actuel de chevauchement des mesures législatives canadiennes.

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

La Gendarmerie royale du Canada est chargée de l'application du Règlement. Toute personne qui contrevient aux dispositions du Règlement est passible, si elle est reconnue coupable, des sanctions pénales prévues à l'article 3 de la *Loi sur les Nations Unies*.

### **Personnes-ressources**

Monsieur Mark Berman  
Directeur  
Criminalité internationale et terrorisme  
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-996-1430  
Télécopieur : 613-944-4827  
Courriel : mark.berman@international.gc.ca

Monsieur Keith Morrill  
Directeur  
Droit onusien, droits de la personne et droit économique  
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-992-6296  
Télécopieur : 613-992-2467  
Courriel : keith.morrill@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-213 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-213 Le 26 septembre 2014

UNITED NATIONS ACT

LOI SUR LES NATIONS UNIES

**Regulations Implementing the United Nations Resolution on Yemen**

**Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Yémen**

P.C. 2014-975 September 25, 2014

C.P. 2014-975 Le 25 septembre 2014

Whereas the Security Council of the United Nations, acting under Article 41 of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 2140 (2014) on February 26, 2014;

Attendu que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, en vertu de l'Article 41 de la Charte des Nations Unies, la résolution 2140 (2014) le 26 février 2014;

And whereas it appears to the Governor in Council to be necessary to make regulations for enabling the measures set out in that resolution to be effectively applied;

Attendu qu'il semble utile au gouverneur en conseil de prendre un règlement pour l'application des mesures énoncées dans cette résolution,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Yemen*.

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Yémen*, ci-après.

**REGULATIONS IMPLEMENTING THE UNITED NATIONS RESOLUTION ON YEMEN**

**RÈGLEMENT D'APPLICATION DE LA RÉOLUTION DES NATIONS UNIES SUR LE YÉMEN**

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

Definitions

**1.** The following definitions apply in these Regulations.

“Canadian”  
« *Canadien* »

“Committee of the Security Council”  
« *Comité du Conseil de sécurité* »

“designated person”  
« *personne désignée* »

“entity”  
« *entité* »

“Minister”  
« *ministre* »

“person”  
« *personne* »

“property”  
« *bien* »

“Canadian” means an individual who is a citizen within the meaning of the *Citizenship Act* or a body corporate incorporated by or continued under the laws of Canada or a province.

“Committee of the Security Council” means the Committee of the Security Council of the United Nations established under paragraph 19 of Security Council Resolution 2140.

“designated person” means a person that is designated by the Committee of the Security Council under paragraph 11 of Security Council Resolution 2140.

“entity” means a body corporate, trust, partnership, fund, unincorporated association or organization or foreign state.

“Minister” means the Minister of Foreign Affairs.

“person” means an individual or entity;

“property” means property of every description and documents relating to or evidencing the title or right to property, or giving a right to recover or receive money or goods, and includes any funds, financial assets or economic resources.

Définitions

**1.** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« bien » Bien de tout genre, ainsi que les documents concernant ou constatant un titre ou un droit sur un bien, ou conférant le droit de recouvrer ou de recevoir de l'argent ou des marchandises. La présente définition vise notamment les fonds, avoirs financiers et ressources économiques.

« Canadien » Citoyen au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou personne morale constituée ou prorogée sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale.

« Comité du Conseil de sécurité » Le Comité du Conseil de sécurité des Nations Unies créé en application du paragraphe 19 de la résolution 2140 du Conseil de sécurité.

« entité » Personne morale, fiducie, société de personnes, fonds, organisation ou association non dotée de la personnalité morale ou État étranger.

« jour ouvrable » Jour qui n'est ni un samedi ni un jour férié.

« ministre » Le ministre des Affaires étrangères.

« personne » Personne physique ou entité.

« bien » « *property* »

« Canadien » « *Canadian* »

« Comité du Conseil de sécurité » « *Committee of the Security Council* »

« entité » « *entity* »

« jour ouvrable » « *working day* »

« ministre » « *Minister* »

« personne » « *person* »

<sup>a</sup> R.S., c. U-2

<sup>a</sup> L.R., ch. U-2

<p>“Security Council Resolution 2140” « <i>résolution 2140 du Conseil de sécurité</i> »</p> <p>“working day” « <i>jour ouvrable</i> »</p> <p>“Yemen” « <i>Yémen</i> »</p>	<p>“Security Council Resolution 2140” means Resolution 2140 (2014) of February 26, 2014, adopted by the Security Council of the United Nations.</p> <p>“working day” means a day that is not Saturday or a holiday.</p> <p>“Yemen” means Yemen and includes: (a) its political subdivisions; (b) its government and departments and the government and departments of its political subdivisions; and (c) its agencies or those of its political subdivisions.</p>	<p>« personne désignée » Toute personne que le Comité du Conseil de sécurité désigne en application du paragraphe 11 de la résolution 2140 du Conseil de sécurité.</p> <p>« résolution 2140 du Conseil de sécurité » La résolution 2140 (2014) du 26 février 2014, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.</p> <p>« Yémen » Le Yémen; y sont assimilés : a) ses subdivisions politiques; b) son gouvernement et ses ministères et ceux de ses subdivisions politiques; c) ses organismes et ceux de ses subdivisions politiques.</p>	<p>« personne désignée » “<i>designated person</i>”</p> <p>« résolution 2140 du Conseil de sécurité » “<i>Security Council Resolution 2140</i>”</p> <p>« Yémen » “<i>Yemen</i>”</p>
<b>APPLICATION</b>		<b>APPLICATION</b>	
Application	<p><b>2.</b> These Regulations are binding on Her Majesty in right of Canada or a province.</p>	<p><b>2.</b> Le présent règlement lie Sa Majesté du chef du Canada et des provinces.</p>	Application
<b>PROHIBITIONS</b>		<b>INTERDICTIONS</b>	
Freezing of assets	<p><b>3.</b> It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly (a) deal directly or indirectly, in any property in Canada as of February 26, 2014 or at any time after that date, that is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person; (b) enter into or facilitate, directly or indirectly, any financial transaction related to a dealing referred to in paragraph (a); (c) provide any financial or other related service in respect of the property referred to in paragraph (a); (d) make any property or any financial or related service available to a designated person, to a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or to a person owned or controlled by a designated person; or (e) make property or any financial or other related service available for the benefit of any person referred to in paragraph (d).</p>	<p><b>3.</b> Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger : a) d'effectuer sciemment, directement ou indirectement, une opération portant sur un bien se trouvant au Canada le 26 février 2014 ou après cette date, dont est propriétaire ou que contrôle toute personne désignée, toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; b) de conclure sciemment, directement ou indirectement, une opération financière relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter sciemment, directement ou indirectement, la conclusion; c) de fournir sciemment des services financiers ou connexes liés à des biens visés à l'alinéa a); d) de mettre sciemment des biens ou des services financiers ou connexes à la disposition de toute personne désignée, de toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou de toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée; e) de permettre sciemment l'utilisation des biens ou des services financiers ou connexes au profit de toute personne visée à l'alinéa d).</p>	Gel des avoirs
Assisting a prohibited act	<p><b>4.</b> It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly do anything that causes, assists or promotes or is intended to cause, assist or promote any act or thing prohibited by section 3.</p>	<p><b>4.</b> Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire sciemment quoi que ce soit qui occasionne, facilite ou favorise la perpétration de tout acte interdit par l'article 3, ou qui vise à le faire.</p>	Aide à la perpétration d'un acte interdit
<b>DUTY TO DETERMINE</b>		<b>OBLIGATION DE VÉRIFICATION</b>	
Determination of property	<p><b>5.</b> Each of the following entities must determine on a continuing basis whether it is in possession or</p>	<p><b>5.</b> Il incombe aux entités ci-après de vérifier de façon continue l'existence de biens qui sont en leur</p>	Vérification des biens

control of property owned or controlled by or on behalf of a designated person:

- (a) authorized foreign banks, as defined in section 2 of the *Bank Act*, in respect of their business in Canada or banks to which that Act applies;
- (b) cooperative credit societies, savings and credit unions and caisses populaires regulated by a provincial Act and associations regulated by the *Cooperative Credit Associations Act*;
- (c) foreign companies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*, in respect of their insurance business in Canada;
- (d) companies, provincial companies and societies, as those terms are defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*;
- (e) fraternal benefit societies regulated by a provincial Act in respect of their insurance activities and insurance companies and other entities engaged in the business of insuring risks that are regulated by a provincial Act;
- (f) companies to which the *Trust and Loan Companies Act* applies;
- (g) trust companies regulated by a provincial Act;
- (h) loan companies regulated by a provincial Act;
- (i) entities that engage in any activity described in paragraph 5(h) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* if the activity involves the opening of an account for a client; and
- (j) entities authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services.

**DISCLOSURE**

Disclosure

**6.** (1) Every person in Canada and every Canadian outside Canada must disclose without delay to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police and to the Director of the Canadian Security Intelligence Service

- (a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person; and
- (b) information about a transaction or proposed transaction in respect of property referred to in paragraph (a).

Immunity

(2) No person contravenes subsection (1) by disclosing in good faith under that subsection.

possession ou sous leur contrôle et qui appartiennent à toute personne désignée ou sont contrôlés par elle ou en son nom :

- a) les banques régies par la *Loi sur les banques* et les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de cette loi, dans le cadre des activités que ces dernières exercent au Canada;
- b) les coopératives de crédit, caisses d'épargne et de crédit et caisses populaires régies par une loi provinciale et les associations régies par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*;
- c) les sociétés étrangères, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, dans le cadre des activités d'assurance qu'elles exercent au Canada;
- d) les sociétés, les sociétés de secours et les sociétés provinciales, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- e) les sociétés de secours mutuel régies par une loi provinciale, dans le cadre de leurs activités d'assurance, et les sociétés d'assurances et autres entités régies par une loi provinciale qui exercent le commerce de l'assurance;
- f) les sociétés régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*;
- g) les sociétés de fiducie régies par une loi provinciale;
- h) les sociétés de prêt régies par une loi provinciale;
- i) les entités qui se livrent à une activité visée à l'alinéa 5h) de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*, si l'activité a trait à l'ouverture d'un compte pour un client;
- j) les entités autorisées en vertu de la législation provinciale à se livrer au commerce des valeurs mobilières ou à fournir des services de gestion de portefeuille ou des conseils en placement.

**COMMUNICATION**

**6.** (1) Toute personne au Canada et tout Canadien à l'étranger est tenu de communiquer sans délai au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada et au directeur du Service canadien du renseignement de sécurité :

- a) l'existence des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle et qu'il soupçonne d'être la propriété ou d'être sous le contrôle de toute personne désignée, de toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne, ou de toute personne appartenant à celle-ci ou étant contrôlée par elle;
- b) tout renseignement portant sur une opération, réelle ou projetée, mettant en cause des biens visés à l'alinéa a).

Communication avec les autorités

(2) Nul ne contrevient au paragraphe (1) parce qu'il a fait une communication de bonne foi au titre de ce paragraphe.

Immunité



EXCEPTIONS

Mistaken identity  
**7.** (1) A person claiming not to be a designated person may apply to the Minister for a certificate stating that they are not the person who has been designated by the Committee of the Security Council or by the Security Council of the United Nations;

Certificate — time period  
 (2) If it is established under subsection (1) that the applicant is not a designated person, the Minister must issue a certificate to the applicant within 30 days after the day on which the application is received.

Certificate — basic or extraordinary expenses  
**8.** (1) A person whose property has been affected by the application of section 3 may apply to the Minister for a certificate to exempt the property from the application of that section if the property is necessary for basic or extraordinary expenses or if it is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest.

Certificate — time period  
 (2) The Minister must issue a certificate, if the necessity of that property for basic or extraordinary expenses is established in accordance with Security Council Resolution 2140, or if the property is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest,

(a) in the case of property necessary for basic expenses, if the Committee of the Security Council did not refuse the release of the property, within 15 working days after receiving the application;

(b) in the case of property necessary for extraordinary expenses, if the Committee of the Security Council approved the release of the property, within 30 working days after receiving the application; and

(c) in the case of property that is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest, if the lien, judgment, hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest was entered into before February 26, 2014, is not for the benefit of a designated person and has been brought to the attention of the Committee of the Security Council by the Minister, within 90 days after receiving the application.

Certificate — parties to a contract  
**9.** (1) If a contract has been entered into by a party who subsequently became a designated person, any party to that contract may apply to the Minister for a certificate to exempt property from the application of section 3 in order for any party who is not a designated person to receive a payment or for the party who is a designated person to make a payment under that contract.

Certificate — time period  
 (2) The Minister must issue a certificate within 90 days after receiving the application and at least 10 working days after having informed the

EXCEPTIONS

**7.** (1) Toute personne qui affirme ne pas être une personne désignée peut demander au ministre de lui délivrer une attestation portant qu'elle n'est pas la personne qui a été désignée par le Comité du Conseil de sécurité ou par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

(2) S'il est établi, en vertu du paragraphe (1), que le demandeur n'est pas une personne désignée, le ministre lui délivre l'attestation dans les trente jours suivant la réception de la demande.

**8.** (1) Toute personne dont les biens sont visés à l'article 3 peut demander au ministre de lui délivrer une attestation soustrayant à l'application de cet article des biens qui sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires ou qui sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale.

(2) S'il est démontré, conformément à la résolution 2140 du Conseil de sécurité, que les biens sont nécessaires au règlement des dépenses ordinaires ou extraordinaires ou qu'ils sont visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, selon le cas, le ministre délivre l'attestation au demandeur :

a) s'agissant de dépenses ordinaires, dans les quinze jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité ne s'est pas opposé à l'accès aux biens visés;

b) s'agissant de dépenses extraordinaires, dans les trente jours ouvrables suivant la réception de la demande, si le Comité du Conseil de sécurité a approuvé l'accès à ces biens;

c) s'agissant de biens visés par une charge, une sûreté, une hypothèque, une priorité ou un privilège ou une décision judiciaire, administrative ou arbitrale, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande, si la charge, la sûreté, l'hypothèque, la priorité, le privilège ou la décision est antérieur au 26 février 2014, qu'il n'est pas au profit d'une personne désignée et qu'il a été porté à la connaissance du Comité du Conseil de sécurité par le ministre.

**9.** (1) Si une partie à un contrat devient une personne désignée, toute partie au contrat peut demander au ministre de lui délivrer une attestation soustrayant certains biens à l'application de l'article 3 pour permettre à toute partie qui n'est pas une personne désignée de recevoir des paiements au titre du contrat, ou permettre à la partie qui est une personne désignée d'en effectuer.

(2) Le ministre délivre l'attestation dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la demande, et au moins dix jours ouvrables après

Erreur sur la personne

Attestation — délai

Attestation — dépenses ordinaires ou extraordinaires

Attestation — délai

Attestation — parties à un contrat

Attestation — délai

Committee of the Security Council of the intent to issue the certificate if it is established that

- (a) the contract was entered into prior to any party becoming a designated person; and
- (b) the payment is not to be received, directly or indirectly, by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person.

Certificate —  
exclusion

**10.** No person contravenes these Regulations by doing an act or thing prohibited by sections 3 and 4 if, before the person does that act or thing, the Minister issues a certificate to the person stating that:

- (a) the Security Council of the United Nations did not intend that such an act or thing be prohibited; or
- (b) the act or thing has been approved in advance by the Security Council of the United Nations or the Committee of the Security Council.

avoir avisé le Comité du Conseil de sécurité de son intention de le faire, s'il est établi que :

- a) le contrat a été conclu avant qu'une partie ne devienne une personne désignée;
- b) le paiement ne sera pas perçu directement, ou indirectement, par une personne désignée, par une personne agissant au nom ou sur les instructions d'une telle personne ni par une personne appartenant à une personne désignée ou étant contrôlée par une telle personne.

**10.** Nul ne contrevient au présent règlement lorsqu'il commet un acte interdit par les articles 3 ou 4 si, au préalable, le ministre lui a délivré une attestation portant :

- a) soit que le Conseil de sécurité des Nations Unies ne vise pas à interdire un tel acte;
- b) soit que l'acte a été au préalable approuvé par le Comité du Conseil de sécurité ou le Conseil de sécurité des Nations Unies.

Attestation —  
immunité

**LEGAL PROCEEDINGS**

Prohibition

**11.** No legal proceedings lie in Canada at the instance of the Government of Yemen, of any person or entity in Yemen, of a designated person or of any person claiming through or for the benefit of any such person or entity in connection with any contract or other transaction where its performance was prevented by any reason of any measure imposed by these Regulations.

**PROCÉDURES JUDICIAIRES**

**11.** Il ne peut être intenté de procédures judiciaires au Canada à l'instance du gouvernement du Yémen, de toute personne ou entité au Yémen, de toute personne désignée ou de toute personne réclamant par l'intermédiaire d'une telle personne ou entité ou agissant pour son compte, en rapport avec tout contrat ou autre opération dont l'exécution a été empêchée du fait des mesures imposées par le présent règlement.

Interdiction  
d'intenter des  
procédures  
judiciaires

**APPLICATION BEFORE PUBLICATION**

Application

**12.** 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**

**12.** 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*.

Prise d'effet

**COMING INTO FORCE**

Registration

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

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

Enregistrement

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issues**

On February 26, 2014, acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations, the United Nations Security Council (the Security Council) adopted Resolution 2140 (2014), imposing a travel ban and asset freeze on individuals or entities designated by the Committee of the Security Council (the Committee) established under paragraph 11 of Resolution 2140 (2014). As a member state of the United Nations, Canada is obligated under international law to implement decisions of the Security Council taken under Chapter VII of the Charter of the United Nations.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Enjeux**

Le 26 février 2014, agissant en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, le Conseil de sécurité des Nations Unies (le Conseil de sécurité) a adopté la résolution 2140 (2014), imposant une interdiction de voyage et un gel des avoirs financiers aux personnes ou aux entités désignées par le Comité du Conseil de sécurité (le Comité) créé en application du paragraphe 11 de la résolution 2140 (2014). À titre de membre des Nations Unies, le Canada est tenu, aux termes du droit international, de mettre en œuvre les décisions du Conseil de sécurité prises en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

**Background**

On October 21, 2011, in response to an ongoing political crisis and conflict in Yemen, the Security Council adopted Resolution 2014 (2011), which urged all opposition groups to commit to playing a full and constructive part in the implementation of a political settlement on the basis of a Gulf Cooperation Council initiative.

On June 12, 2012, the Security Council adopted Resolution 2051 (2012), which expressed concern at the deterioration of cooperation among some political actors whose actions had the potential to adversely affect or delay the political transition process. The Resolution demanded the cessation of all actions aimed at undermining the Government of National Unity and the ongoing political transition.

On February 26, 2014, due to the continued deterioration of the political crisis, the Security Council adopted Resolution 2140 (2014). This Resolution imposes sanctions measures for a period of one year from the date of its adoption against individuals or entities designated by the Committee for engaging in or providing support for acts that threaten the peace, security or stability of Yemen, including human rights violations. The Resolution requires member states to take the necessary measures to prevent these individuals from entering or transiting through their territory. Member states are also required to freeze without delay all assets of individuals or entities designated by the Committee.

Resolution 2140 (2014) was adopted by the Security Council pursuant to Article 41 of Chapter VII of the Charter of the United Nations and is binding on all member states. As a member state of the United Nations and pursuant to Article 25 of the Charter of the United Nations, Canada is legally obligated to implement binding decisions of the Security Council. In Canada, travel restrictions on designated persons are imposed through the *Immigration and Refugee Protection Act* and its Regulations. The *United Nations Act* constitutes the appropriate legislative authority to implement the asset freeze in Canadian law.

**Objectives**

The *Regulations Implementing the United Nations Resolution on Yemen* (the Regulations) are necessary for Canada to fulfill its international legal obligation to implement the applicable decisions of the Security Council set out in Resolution 2140 (2014).

**Description**

The Regulations prohibit any person in Canada and any Canadian outside Canada from knowingly

- (a) dealing directly or indirectly, in any property in Canada as of February 26, 2014, or at any time after that date, that is owned or controlled by a designated person, by a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or by a person owned or controlled by a designated person;
- (b) entering into or facilitating, directly or indirectly, any financial transaction related to a dealing referred to in paragraph (a);
- (c) providing any financial or other related service in respect of the property referred to in paragraph (a);
- (d) making any property or any financial or related service available to a designated person, to a person acting on behalf of, or at the direction of, a designated person or to a person owned or controlled by a designated person; or

**Contexte**

Le 21 octobre 2011, en réaction au conflit et à la crise politique au Yémen, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2014 (2011), qui exhortait tous les groupes d'opposition à s'engager à contribuer pleinement et de façon constructive à l'application d'un règlement politique fondé sur une initiative du Conseil de coopération du Golfe.

Le 12 juin 2012, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2051 (2012), se déclarant préoccupé par la détérioration de la coopération entre certains acteurs politiques dont les agissements étaient de nature à perturber ou à retarder le processus de transition politique. La résolution exigeait la cessation de tous les actes visant à porter atteinte au Gouvernement d'unité nationale et à perturber la transition politique en cours.

Le 26 février 2014, compte tenu de la détérioration continue de la crise politique, le Conseil de sécurité a adopté la résolution 2140 (2014). Cette résolution impose, pour une période d'un an à compter de son adoption, des sanctions contre les personnes ou les entités que le Comité aura désignées comme se livrant ou apportant un appui à des actes qui menacent la paix, la sécurité ou la stabilité du Yémen, y compris des violations des droits de la personne. Elle stipule en outre que les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher l'entrée ou le passage en transit sur leur territoire de ces personnes. Les États membres sont aussi tenus de geler immédiatement tous les biens des personnes ou des entités désignées par le Comité.

La résolution 2140 (2014) a été adoptée par le Conseil de sécurité en application de l'Article 41 du chapitre VII de la Charte des Nations Unies et lie juridiquement tous les États membres. À titre de membre des Nations Unies et aux termes de l'Article 25 de la Charte des Nations Unies, le Canada est légalement tenu de mettre en œuvre les décisions exécutoires du Conseil de sécurité. Au Canada, les interdictions de voyage imposées aux personnes désignées sont promulguées en vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et de son règlement d'application. La *Loi sur les Nations Unies* constitue l'instrument législatif approprié pour mettre en œuvre le gel des avoirs en vertu du droit canadien.

**Objectifs**

Le *Règlement modifiant le Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Yémen* (le Règlement) est nécessaire pour que le Canada remplisse son obligation juridique internationale de mettre en œuvre les décisions du Conseil de sécurité contenues dans la résolution 2140 (2014).

**Description**

Le Règlement interdit aux personnes au Canada et aux Canadiens à l'étranger de sciemment :

- a) effectuer, directement ou indirectement, une opération portant sur un bien se trouvant au Canada le 26 février 2014 ou après cette date dont est propriétaire ou que contrôle toute personne désignée, toute personne agissant pour le compte ou sur les instructions d'une telle personne ou toute personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée;
- b) conclure, directement ou indirectement, une opération financière relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter, directement ou indirectement, la conclusion;
- c) fournir des services financiers ou des services connexes liés à des biens visés à l'alinéa a);

(e) making property or any financial or other related service available for the benefit of any person referred to in paragraph (d).

The Regulations include a number of exceptions to the above-noted prohibitions, including allowing a person whose property is affected by the prohibitions to apply for a certificate from the Minister of Foreign Affairs to exempt the property from the prohibitions. Exemptions include if the property is necessary for basic or extraordinary expenses, or if the property is the subject of a judicial, administrative or arbitral lien or judgment, a hypothec, prior claim, mortgage, charge or security interest.

Resolution 2140 (2014) of the United Nations Security Council is available at [www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/2140\(2014\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2140(2014)).

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal, as there are minimal administrative costs to business, because of the reporting requirement. However, the administrative burden associated with these Regulations is carved out from the “One-for-One” Rule, as they address unique, exceptional circumstances.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business and small businesses would not be disproportionately affected.

#### Consultation

The Department of Foreign Affairs, Trade and Development drafted the Regulations in consultation with the Department of Justice.

#### Rationale

The Regulations will allow Canada to fulfill its international legal obligations by implementing the economic sanctions and the corresponding exceptions that have been imposed by the Security Council against Yemen.

#### Implementation, enforcement and service standards

Canada’s sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. Every person who contravenes the Regulations is liable, upon conviction, to the punishments set out in section 3 of the *United Nations Act* (i.e. on summary conviction, to a fine of not more than \$100,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both; or, on conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than 10 years.)

d) mettre des biens ou des services financiers ou connexes à la disposition d’une personne désignée, d’une personne agissant pour le compte ou sur les instructions d’une telle personne ou d’une personne dont est propriétaire ou que contrôle une personne désignée;

e) mettre des biens ou des services financiers ou connexes à la disposition de toute personne mentionnée à l’alinéa d).

Le Règlement prévoit certaines exceptions aux interdictions susmentionnées. Il permet entre autres à une personne dont les biens sont visés par les interdictions de demander au ministre des Affaires étrangères de délivrer une attestation pour soustraire ces biens à l’application des interdictions. C’est le cas si les biens sont nécessaires pour régler des dépenses de base ou extraordinaires ou s’ils sont visés par une hypothèque, une priorité, une charge, une sûreté ou un privilège, ou par une décision judiciaire, administrative ou arbitrale.

La résolution 2140 (2014) du Conseil de sécurité est accessible à l’adresse suivante : [www.un.org/fr/documents/view\\_doc.asp?symbol=S/RES/2140%282014%29](http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2140%282014%29).

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à cette proposition, étant donné qu’elle présente certains coûts administratifs réduits pour les entreprises, à cause des exigences de déclaration. Toutefois, le fardeau administratif associé au Règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisqu’il concerne des circonstances uniques et exceptionnelles.

#### Lentille des petites entreprises

L’impact de la présente proposition sera nul ou négligeable sur le plan des coûts pour les petites entreprises et ne requiert donc pas la prise de mesures particulières.

#### Consultation

Le ministre des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement a élaboré le Règlement en collaboration avec le ministre de la Justice.

#### Justification

Le Règlement permettra au Canada d’honorer ses obligations juridiques internationales en mettant en œuvre les sanctions économiques et les exceptions connexes que le Conseil de sécurité a imposées au Yémen.

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

La Gendarmerie royale du Canada et l’Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l’application des sanctions. Toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, les peines prévues à l’article 3 de la *Loi sur les Nations Unies* (c’est-à-dire par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ ou un emprisonnement maximal d’un an, ou les deux; ou, par mise en accusation, un emprisonnement maximal de 10 ans.)

**Contact**

Erin Dorgan  
Director  
Gulf States and Regional Trade Division  
Foreign Affairs, Trade and Development Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3291  
Fax: 613-944-7431  
Email: erin.dorgan@international.gc.ca

**Personne-ressource**

Erin Dorgan  
Directrice  
Direction des États du Golfe et du commerce régional  
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3291  
Télécopieur : 613-944-7431  
Courriel : erin.dorgan@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-214 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-214 Le 26 septembre 2014

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

**Regulations Amending the Employment Insurance Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi**

P.C. 2014-976 September 25, 2014

C.P. 2014-976 Le 25 septembre 2014

RESOLUTION

RÉSOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to section 153.1<sup>a</sup> of the *Employment Insurance Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

En vertu de l'article 153.1<sup>a</sup> de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>b</sup>, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

August 13, 2014

Le 13 août 2014

IAN SHUGART  
*Chairperson*  
*Canada Employment Insurance Commission*  
MARY-LOU DONNELLY  
*Commissioner (Workers)*  
*Canada Employment Insurance Commission*  
JUDITH ANDREW  
*Commissioner (Employers)*  
*Canada Employment Insurance Commission*

*Le président*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
IAN SHUGART  
*La commissaire (ouvriers et ouvrières)*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
MARY-LOU DONNELLY  
*La commissaire (employeurs)*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
JUDITH ANDREW

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development, pursuant to section 153.1<sup>a</sup> of the *Employment Insurance Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et en vertu de l'article 153.1<sup>a</sup> de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

**REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI**

AMENDMENT

MODIFICATION

**1. Subsection 93(4.1) of the *Employment Insurance Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. Le paragraphe 93(4.1) du *Règlement sur l'assurance-emploi*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(4.1) A claimant to whom benefits are payable under any of sections 23 to 23.2 of the Act and whose claim for benefits because of illness, injury or quarantine is made for a week that begins on or after the day on which this subsection comes into force is not disentitled under paragraph (4)(a) for failing to prove that they would have been available for work were it not for the illness, injury or quarantine.

(4.1) Le prestataire à qui des prestations doivent être payées en vertu de l'un des articles 23 à 23.2 de la Loi et dont la demande de prestations par suite d'une maladie, d'une blessure ou d'une mise en quarantaine vise une semaine qui débute à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou après cette date n'est pas inadmissible au titre de l'alinéa (4)a) parce qu'il ne peut prouver qu'il aurait été disponible pour travailler n'eût été la maladie, la blessure ou la mise en quarantaine.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. These Regulations come into force on the day on which sections 242 to 248 and 250 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2014, come**

**2. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur des articles 242 à 248 et 250 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 20 des Lois du Canada**

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 14, s. 6

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 23

<sup>1</sup> SOR/96-332

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 14, art. 6

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 23

<sup>1</sup> DORS/96-332

into force, but if they are registered after that day, they come into force on the Sunday after the day on which they are registered.

(2014), ou, s'il est postérieur à cette date, le dimanche suivant la date de son enregistrement.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, which received Royal Assent on June 19, 2014, amended the *Employment Insurance Act* (EI Act) to allow claimants in receipt of Employment Insurance (EI) compassionate care benefits (CCB) or parents of critically ill children (PCIC) benefits to switch to EI sickness benefits if they fall ill or are injured, by waiving the “otherwise available for work” requirement.

There remains a small group of claimants who can qualify for CCB or PCIC benefits that are not exempt from the “otherwise available for work” requirement if they request to interrupt their claim to access sickness benefits. A consequential technical amendment to the *Employment Insurance Regulations* (EI Regulations) is therefore required to align the EI Regulations with the EI Act amendments.

### Background

The EI special benefits (sickness, maternity, parental, CCB and PCIC benefits) play an important role in supporting Canadians and their families by providing temporary income support to eligible workers who have to be away from work due to specific life events.

Since the coming into force of certain provisions of the *Helping Families in Need Act* (HFNA), EI claimants in receipt of parental benefits can interrupt their claim to access sickness benefits if they fall ill or are injured, without having to meet the “otherwise available for work” requirement to access sickness benefits. If applicable, claimants could also potentially resume collecting their parental benefits. This change recognized, effective March 24, 2013, that a sick parent may not be able to take care of and bond with their child, which is the purpose of parental benefits. As a result of the HFNA provisions, a consequential amendment to the EI Regulations was required to waive the “otherwise available for work” requirement for a small group of claimants who qualify for parental benefits under the EI Regulations.

To qualify for EI special benefits, insured claimants must have accumulated 600 hours of insurable employment in their qualifying period. However, for a small group of claimants who are normally required to have accumulated more than 600 hours to qualify for EI regular benefits, the EI Regulations allow them to qualify for EI special benefits with 600 hours. This is the case for new entrants and re-entrants (NEREs), who normally need 910 hours, and claimants who live in EI economic regions where the monthly unemployment rate is 8% or lower, who normally need between 630 and 700 hours.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

La *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, qui a reçu la sanction royale le 19 juin 2014, a modifié la *Loi sur l'assurance-emploi* (Loi sur l'AE) afin de permettre aux personnes qui touchent des prestations de soignant (PS) ou des prestations pour les parents d'enfants gravement malades (PPEGM) de l'assurance-emploi (AE) de passer aux prestations de maladie si elles tombent malades ou se blessent, et ce, sans avoir à satisfaire l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler ».

Il demeure un petit groupe de prestataires admissibles aux PS ou aux PPEGM qui ne sont pas exemptés de l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » s'ils demandent d'interrompre le versement de leurs prestations pour se prévaloir des prestations de maladie. Une modification technique corrélative au *Règlement sur l'assurance-emploi* (Règlement sur l'AE) est par conséquent nécessaire afin de rendre conforme le Règlement sur l'AE avec les modifications apportées à la Loi sur l'AE.

### Contexte

Les prestations spéciales de l'AE (de maladie, de maternité, parentales, de soignant et pour les parents d'enfants gravement malades) jouent un rôle important pour le soutien des Canadiens et de leurs familles en offrant un soutien au revenu temporaire lorsque les travailleurs admissibles doivent s'absenter du travail en raison d'événements précis de la vie.

Depuis l'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*, les prestataires d'AE qui reçoivent des prestations parentales peuvent interrompre le versement de leurs prestations pour se prévaloir des prestations de maladie s'ils tombent malades ou se blessent, sans avoir à satisfaire à l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » afin d'avoir droit aux prestations de maladie. S'il y a lieu, les prestataires peuvent également reprendre le versement de leurs prestations parentales. Ce changement reconnaît, et ce, en vigueur depuis le 24 mars 2013, qu'un parent malade peut ne pas être en mesure de prendre soin de son enfant et d'établir un lien affectif avec lui, ce qui est l'objectif des prestations parentales. Les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin* ont entraîné une modification corrélative au Règlement sur l'AE afin de lever l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » pour un petit groupe de prestataires qui sont admissibles aux prestations parentales en vertu du Règlement sur l'AE.

Pour avoir droit aux prestations spéciales, les salariés doivent avoir accumulé 600 heures d'emploi assurable pendant leur période d'admissibilité. Par contre, pour un petit groupe de personnes qui doivent habituellement accumuler plus de 600 heures pour avoir droit aux prestations d'AE régulières, le Règlement sur l'AE leur permet d'avoir droit aux prestations spéciales avec 600 heures. C'est le cas pour les personnes qui deviennent ou redeviennent membres de la population active (DEREMPA), qui ont normalement besoin de 910 heures et les prestataires qui vivent dans des régions économiques où le taux de chômage mensuel est de 8% ou moins et qui nécessitent habituellement entre 630 et 700 heures.

CCB and PCIC benefits are of a similar nature to parental benefits in that the claimant receives temporary income support to take care of a vulnerable family member. More specifically, CCB are payable to eligible persons who have to be away from work temporarily to provide care or support to a family member who is gravely ill and at significant risk of death within 26 weeks. PCIC benefits are payable to eligible parents who have to be away from work to provide care or support to their critically ill or injured child under the age of 18.

Building from provisions of the HFNA for parental benefits claimants, the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* amended the EI Act to further extend the flexibility to access sickness benefits to claimants in receipt of CCB or PCIC benefits. A consequential amendment to the EI Regulations, similar to the regulatory amendment that resulted from the HFNA provisions for parental benefits claimants, is required.

### Objective

The objective of this amendment is to align the EI Regulations with the specific amendments made to the EI Act as a result of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* to ensure that all CCB and PCIC benefits claimants can benefit from this flexibility.

### Description

This amendment allows claimants who qualify for CCB or PCIC benefits with only 600 hours of insurable employment, i.e. NEREs and claimants living in regions where the unemployment rate is 8% or lower, to qualify for sickness benefits despite not being “otherwise available for work.”

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the amendments impose no administrative burden on employers.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

### Consultation

The legislative amendments were debated in Parliament through the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, and no amendments were recommended. Given that the regulatory amendment is consequential to the preceding legislative amendments on this issue, no additional formal consultations were undertaken.

### Rationale

This amendment aligns the EI Regulations with the specific EI Act amendments in the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*. Without this amendment, a small group of claimants in receipt of CCB or PCIC benefits, such as NEREs, would not be able to switch to sickness benefits if they fall ill or are injured during their claim, unless they can prove that they are “otherwise available for work,” as specified in the EI Regulations.

Les PS et les PPEGM sont semblables aux prestations parentales, en ce sens que le prestataire reçoit un soutien du revenu temporaire pour prendre soin d'un membre vulnérable de la famille. Plus précisément, les PS sont versées aux personnes admissibles qui doivent s'absenter du travail temporairement afin d'offrir des soins ou du soutien à un membre de la famille qui présente un risque important de décès dans les 26 semaines suivantes. Quant aux PPEGM, elles sont versées aux parents admissibles qui s'absentent de leur travail pour fournir des soins ou du soutien à leur enfant gravement malade ou grièvement blessé âgé de moins de 18 ans.

En s'appuyant sur les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin* pour les personnes qui touchent des prestations parentales, la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014* a modifié la Loi sur l'AE pour étendre la souplesse en matière d'accès aux prestations de maladie aux personnes qui touchent des PS ou des PPEGM. Il est nécessaire d'apporter une modification corrélative au Règlement sur l'AE, semblable à la modification réglementaire occasionnée par les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*.

### Objectif

L'objectif de cette modification est de rendre conforme le Règlement sur l'AE aux modifications spécifiques apportées à la Loi sur l'AE, occasionnées par la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, pour veiller à ce que toutes les personnes qui touchent des PS ou des PPEGM puissent profiter de cette souplesse.

### Description

Cette modification permet aux prestataires qui ont droit aux PS ou aux PPEGM avec seulement 600 heures d'emploi assurable, c'est-à-dire les DEREMPA et les prestataires qui vivent dans des régions où le taux de chômage mensuel est de 8 % ou moins, d'avoir droit aux prestations de maladie sans avoir à satisfaire l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler ».

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les modifications n'imposent pas de fardeau administratif aux employeurs.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, étant donné qu'il n'y a pas de coûts (ou des coûts peu significatifs) pour les petites entreprises.

### Consultation

Les modifications législatives ont fait l'objet d'un débat au Parlement par l'entremise de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, et aucune modification n'a été recommandée. Étant donné que la modification réglementaire est corrélative aux modifications législatives qui l'ont précédée, aucune consultation officielle supplémentaire n'a été entreprise.

### Justification

Cette modification rend conforme le Règlement sur l'AE aux modifications spécifiques apportées à la Loi sur l'AE dans le cadre de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*. Sans cette modification, un petit groupe de personnes qui touchent des PS ou des PPEGM, tels que les DEREMPA, ne seraient pas en mesure de passer aux prestations de maladie si elles tombaient malades ou si elles se blessaient au cours de leur demande de prestations, à moins qu'elles ne soient en mesure de satisfaire l'exigence d'être « sans



The consequential regulatory amendment is very targeted in nature. Overall, approximately 300 claimants per year are expected to benefit from both the legislative and regulatory amendments, with associated EI program costs estimated at \$1.2 million. Only a small fraction of these 300 claimants, estimated at about 5%, is expected to be impacted by the regulatory amendment.

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

The required operational adjustments are limited, as claims will be reviewed manually. Service Canada employees will be provided with updated training and communication material to prepare for the coming into force of the amendments. Claimants requesting to switch from their claim for CCB or PCIC benefits to sickness will be required to provide Service Canada with a medical certificate attesting to their illness or injury.

Existing implementation and enforcement mechanisms contained in Employment and Social Development Canada's adjudication and control procedures will ensure that this regulatory amendment is implemented properly.

To ensure smooth implementation of the change, this amendment to the EI Regulations is anticipated to come into force on the same day as the EI Act amendments, on October 12, 2014.

#### **Contact**

Annette Ryan  
Director General  
Employment Insurance Policy  
Skills and Employment Branch  
Employment and Social Development Canada  
140 Promenade du Portage  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J9  
Telephone: 819-654-3056  
Fax: 819-934-6631  
Email: annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

cela disponible pour travailler », tel qu'il a été précisé dans le Règlement sur l'AE.

La modification réglementaire corrélative est très ciblée. En tout, on s'attend à ce qu'environ 300 prestataires par année profitent des modifications législatives et réglementaires, et les coûts pour le régime d'AE ont été estimés à 1,2 million de dollars. On s'attend à ce que seul un nombre modeste de ces 300 prestataires, estimé à environ 5 %, soit affecté par la modification réglementaire.

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

Les rajustements d'ordre opérationnel requis sont limités, car les demandes de prestations seront revues manuellement. Les employés de Service Canada recevront une formation et du matériel de communication à jour pour se préparer à l'entrée en vigueur des modifications. Les prestataires qui demanderont à passer de leurs PS ou PPEGM aux prestations de maladie devront fournir à Service Canada un certificat médical prouvant leur maladie ou leur blessure.

Les mécanismes existants de mise en œuvre et d'application prévus par les procédures de règlement et de contrôle d'Emploi et Développement Social Canada veilleront à ce que cette modification réglementaire soit mise en œuvre de manière appropriée.

Pour veiller à ce que la mise en œuvre du changement s'effectue sans heurts, cette modification au Règlement sur l'AE devrait entrer en vigueur la même journée que les modifications à la Loi sur l'AE, soit le 12 octobre 2014.

#### **Personne-ressource**

Annette Ryan  
Directrice générale  
Politique de l'assurance-emploi  
Direction générale des compétences et de l'emploi  
Emploi et Développement social Canada  
140, promenade du Portage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J9  
Téléphone : 819-654-3056  
Télécopieur : 819-934-6631  
Courriel : annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-215 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-215 Le 26 septembre 2014

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

**Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)**

P.C. 2014-977 September 25, 2014

C.P. 2014-977 Le 25 septembre 2014

RESOLUTION

RÉSOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission, pursuant to section 153 of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations*.

En vertu de l'article 153 de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*, ci-après.

September 24, 2014

Le 24 septembre 2014

IAN SHUGART  
*Chairperson*  
*Canada Employment Insurance Commission*  
MARY-LOU DONNELLY  
*Commissioner (Workers)*  
*Canada Employment Insurance Commission*  
JUDITH ANDREW  
*Commissioner (Employers)*  
*Canada Employment Insurance Commission*

*Le président*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
IAN SHUGART  
*La commissaire (ouvriers et ouvrières)*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
MARY-LOU DONNELLY  
*La commissaire (employeurs)*  
*de la Commission de l'assurance-emploi du Canada*  
JUDITH ANDREW

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development, pursuant to section 153 of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et en vertu de l'article 153 de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

**REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE (FISHING) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ASSURANCE-EMPLOI (PÊCHE)**

AMENDMENT

MODIFICATION

**1. Subsection 12(4.1) of the *Employment Insurance (Fishing) Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. Le paragraphe 12(4.1) du *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(4.1) A claimant to whom benefits are payable under any of sections 23 to 23.2 of the Act and whose claim for benefits because of illness, injury or quarantine is made for a week that begins on or after the day on which this subsection comes into force is not disentitled under paragraph (4)(a) for failing to prove that they would have been available for work were it not for the illness, injury or quarantine.

(4.1) Le prestataire à qui des prestations doivent être payées en vertu de l'un des articles 23 à 23.2 de la Loi et dont la demande de prestations par suite d'une maladie, d'une blessure ou d'une mise en quarantaine vise une semaine qui débute à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou après cette date n'est pas inadmissible au titre de l'alinéa (4)a) parce qu'il ne peut prouver qu'il aurait été disponible pour travailler n'eût été la maladie, la blessure ou la mise en quarantaine.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. These Regulations come into force on the later of the day on which sections 242 to 248 and 250 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2014, come into force and the Sunday after the 10th sitting day**

**2. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur des articles 242 à 248 et 250 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 20 des Lois du Canada (2014), ou, s'il est postérieur à cette date, le dimanche suivant**

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 23  
<sup>1</sup> SOR/96-445

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 23  
<sup>1</sup> DORS/96-445

after the day on which they are tabled in the House of Commons.

le dixième jour de séance qui suit son dépôt devant la Chambre des communes.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Issues

The *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, which received Royal Assent on June 19, 2014, amended the *Employment Insurance Act* (EI Act) to allow claimants in receipt of Employment Insurance (EI) compassionate care benefits (CCB) or parents of critically ill children (PCIC) benefits to switch to EI sickness benefits if they fall ill or are injured, by waiving the “otherwise available for work” requirement.

There remains a small group of claimants who can qualify for CCB or PCIC benefits that are not exempt from the “otherwise available for work” requirement if they request to interrupt their claim to access sickness benefits. A consequential technical amendment to the *Employment Insurance (Fishing) Regulations* (EI Fishing Regulations) is therefore required to align the EI Fishing Regulations with the EI Act amendments.

### Background

The EI special benefits (sickness, maternity, parental, CCB and PCIC benefits) play an important role in supporting Canadians and their families by providing temporary income support to eligible workers who have to be away from work due to specific life events.

Since the coming into force of certain provisions of the *Helping Families in Need Act* (HFNA), EI claimants in receipt of parental benefits can interrupt their claim to access sickness benefits if they fall ill or are injured, without having to meet the “otherwise available for work” requirement to access sickness benefits. If applicable, claimants could also potentially resume collecting their parental benefits. This change recognized, effective March 24, 2013, that a sick parent may not be able to take care of and bond with their child, which is the purpose of parental benefits. As a result of the HFNA provisions, a consequential amendment to the EI Fishing Regulations was required to waive the “otherwise available for work” requirement for a small group of claimants who qualify for parental benefits under the EI Fishing Regulations.

To qualify for special benefits, fishers must have earned at least \$3,760 in insurable earnings from employment as a fisher in their qualifying period. However, for a small group of fishers who are normally required to have accumulated more than \$3,760 to qualify for EI benefits, the EI Fishing Regulations allow them to qualify for special benefits with \$3,760. This is the case for new entrants and re-entrants (NEREs), who normally need \$5,500, and claimants who live in EI economic regions where the monthly unemployment rate is 8% or lower, who normally need between \$3,800 and \$4,200.

### Enjeux

La *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, qui a reçu la sanction royale le 19 juin 2014, a modifié la *Loi sur l'assurance-emploi* (Loi sur l'AE) afin de permettre aux personnes qui touchent des prestations de soignant (PS) ou des prestations pour parents d'enfants gravement malades (PPEGM) de l'assurance-emploi (AE) de passer aux prestations de maladie si elles tombent malades ou se blessent, et ce, sans avoir à satisfaire l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler ».

Il demeure un petit groupe de prestataires qui sont admissibles aux PS ou aux PPEGM qui ne sont pas exemptés de l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » s'ils demandent d'interrompre le versement de leurs prestations pour se prévaloir des prestations de maladie. Une modification technique corrélative au *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* [Règlement sur l'AE (pêche)] est par conséquent nécessaire afin de rendre conforme le Règlement sur l'AE (pêche) avec les modifications apportées à la Loi sur l'AE.

### Contexte

Les prestations spéciales de l'AE (de maladie, de maternité, parentales, de soignant ou pour parents d'enfants gravement malades) jouent un rôle important pour le soutien des Canadiens et de leurs familles en offrant un soutien temporaire au revenu lorsque les travailleurs admissibles doivent s'absenter du travail en raison d'événements précis de la vie.

Depuis l'entrée en vigueur de certaines dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*, les prestataires d'AE qui reçoivent des prestations parentales peuvent interrompre le versement de leurs prestations pour se prévaloir des prestations de maladie s'ils tombent malades ou se blessent, sans avoir à satisfaire à l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » afin d'avoir droit aux prestations de maladie. S'il y a lieu, les prestataires peuvent également reprendre le versement de leurs prestations parentales. Ce changement reconnaît, et ce, en vigueur depuis le 24 mars 2013, qu'un parent malade peut ne pas être en mesure de prendre soin de son enfant et d'établir un lien affectif avec lui, ce qui est l'objectif des prestations parentales. Les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin* ont entraîné une modification corrélative au Règlement sur l'AE (pêche) afin de lever l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » pour un petit groupe de prestataires qui sont admissibles aux prestations parentales en vertu du Règlement sur l'AE (pêche).

Pour avoir droit aux prestations spéciales, les pêcheurs doivent avoir accumulé une rémunération assurable d'au moins 3 760 \$ provenant d'un emploi à titre de pêcheur pendant leur période d'admissibilité. Par contre, pour un petit groupe de pêcheurs qui doivent habituellement accumuler plus de 3 760 \$ pour avoir droit aux prestations d'AE, le Règlement sur l'AE (pêche) leur permet d'avoir droit aux prestations spéciales avec 3 760 \$. C'est le cas pour les pêcheurs qui deviennent ou redeviennent membres de la population active (DEREMPA), qui ont normalement besoin de 5 500 \$ et les prestataires qui vivent dans des régions économiques

CCB and PCIC benefits are of a similar nature to parental benefits in that the claimant receives temporary income support to take care of a vulnerable family member. More specifically, CCB are payable to eligible persons who have to be away from work temporarily to provide care or support to a family member who is gravely ill and at significant risk of death within 26 weeks. PCIC benefits are payable to eligible parents who have to be away from work to provide care or support to their critically ill or injured child under the age of 18.

Building from provisions of the HFNA for parental benefits claimants, the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* amended the EI Act to further extend the flexibility to access sickness benefits to claimants in receipt of CCB or PCIC benefits. A consequential amendment to the EI Fishing Regulations, similar to the regulatory amendment that resulted from the HFNA provisions for parental benefits claimants, is required.

### Objective

The objective of this amendment is to align the EI Fishing Regulations with the specific amendments made to the EI Act as a result of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* to ensure that all fishers in receipt of CCB and PCIC benefits can benefit from this flexibility.

### Description

This amendment allows fishers who qualify for CCB or PCIC benefits with only \$3,760 of insurable earnings from employment as a fisher, i.e. NEREs and claimants living in regions where the unemployment rate is 8% or lower, to qualify for sickness benefits despite not being “otherwise available for work.”

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the amendments impose no administrative burden on employers.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

### Consultation

The legislative amendments were debated in Parliament through the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* and no amendments were recommended. Given that the regulatory amendment is consequential to the preceding legislative amendments on this issue, no additional formal consultations were undertaken.

### Rationale

This amendment aligns the EI Fishing Regulations with the specific EI Act amendments in the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*. Without this amendment, a small group of fishers in

où le taux de chômage mensuel est de 8 % ou moins et qui nécessitent habituellement entre 3 800 \$ et 4 200 \$.

Les PS et les PPEGM sont semblables aux prestations parentales, en ce sens que le prestataire reçoit un soutien du revenu temporaire pour prendre soin d'un membre vulnérable de la famille. Plus précisément, les PS sont versées aux personnes admissibles qui doivent s'absenter du travail temporairement afin d'offrir des soins ou du soutien à un membre de la famille qui présente un risque important de décès dans les 26 semaines suivantes. Quant aux PPEGM, elles sont versées aux parents admissibles qui s'absentent de leur travail pour fournir des soins ou du soutien à leur enfant gravement malade ou grièvement blessé âgé de moins de 18 ans.

En s'appuyant sur les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin* pour les personnes qui touchent des prestations parentales, la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014* a modifié la Loi sur l'AE pour étendre la souplesse en matière d'accès aux prestations de maladie aux personnes qui touchent des PS ou des PPEGM. Il est nécessaire d'apporter une modification corrélative au Règlement sur l'AE (pêche), semblable à la modification réglementaire occasionnée par les dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*.

### Objectif

L'objectif de cette modification est de rendre conforme le Règlement sur l'AE (pêche) aux modifications spécifiques apportées à la Loi sur l'AE, occasionnées par la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, pour veiller à ce que tous les pêcheurs qui touchent des PS ou des PPEGM puissent profiter de cette souplesse.

### Description

Cette modification permet aux pêcheurs qui ont droit aux PS ou aux PPEGM avec seulement 3 760 \$ de revenus assurables provenant d'un emploi à titre de pêcheur, c'est-à-dire les DEREMPA et les prestataires qui vivent dans des régions où le taux de chômage mensuel est de 8 % ou moins, d'avoir droit aux prestations de maladie sans avoir à satisfaire l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler ».

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les modifications n'imposent pas de fardeau administratif aux employeurs.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, étant donné qu'il n'y a pas de coûts (ou des coûts peu significatifs) pour les petites entreprises.

### Consultation

Les modifications législatives ont fait l'objet d'un débat au Parlement par l'entremise de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, et aucune modification n'a été recommandée. Étant donné que la modification réglementaire est corrélative aux modifications législatives qui l'ont précédée, aucune consultation officielle supplémentaire n'a été entreprise.

### Justification

Cette modification rend conforme le Règlement sur l'AE (pêche) aux modifications spécifiques apportées à la Loi sur l'AE dans le cadre de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*. Sans

receipt of CCB or PCIC benefits, such as NEREs, would not be able to switch to sickness benefits if they fall ill or are injured during their claim, unless they can prove that they are “otherwise available for work,” as specified in the EI Fishing Regulations.

The consequential regulatory amendment is very targeted in nature. Overall, approximately 300 claimants per year are expected to benefit from both the legislative and regulatory amendments, with associated program costs estimated at \$1.2 million. Only a very small fraction of these 300 claimants is expected to be impacted by the regulatory amendment.

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

The required operational adjustments are limited, as claims will be reviewed manually. Service Canada employees will be provided with updated training and communication material to prepare for the coming into force of the amendments. Claimants requesting to switch from their claim for CCB or PCIC benefits to sickness will be required to provide Service Canada with a medical certificate attesting to their illness or injury.

Existing implementation and enforcement mechanisms contained in Employment and Social Development Canada’s adjudication and control procedures will ensure that this regulatory amendment is implemented properly.

To ensure smooth implementation of the change, this amendment to the EI Fishing Regulations is anticipated to come into force on the same day as the EI Act amendments, on October 12, 2014.

#### **Contact**

Annette Ryan  
 Director General  
 Employment Insurance Policy  
 Skills and Employment Branch  
 Employment and Social Development Canada  
 140 Promenade du Portage  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0J9  
 Telephone: 819-654-3056  
 Fax: 819-934-6631  
 Email: annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

cette modification, un petit groupe de pêcheurs qui touchent des PS ou des PPEGM, tels que les DEREMPA, ne seraient pas en mesure de passer aux prestations de maladie s’ils tombaient malades ou s’ils se blessaient au cours de leur demande de prestations, à moins qu’ils ne soient en mesure de satisfaire l’exigence d’être « sans cela disponible pour travailler », tel qu’il a été précisé dans le Règlement sur l’AE (pêche).

La modification réglementaire corrélative est très ciblée. En tout, on s’attend à ce qu’environ 300 prestataires par année profitent des modifications législatives et réglementaires, et les coûts pour le régime seraient de l’ordre de 1,2 million de dollars. On s’attend à ce que seul un nombre très modeste de ces 300 prestataires soient affectés par la modification réglementaire.

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

Les rajustements d’ordre opérationnel requis sont limités, car les demandes de prestations seront revues manuellement. Les employés de Service Canada recevront une formation et du matériel de communication à jour pour se préparer à l’entrée en vigueur des modifications. Les prestataires qui demanderont à passer de leurs PS ou PPEGM aux prestations de maladie devront fournir à Service Canada un certificat médical prouvant leur maladie ou leur blessure.

Les mécanismes existants de mise en œuvre et d’application prévus par les procédures de règlement et de contrôle d’Emploi et Développement Social Canada veilleront à ce que cette modification réglementaire soit mise en œuvre de manière appropriée.

Pour veiller à ce que la mise en œuvre du changement s’effectue sans heurts, cette modification au Règlement sur l’AE (pêche) devrait entrer en vigueur la même journée que les modifications à la Loi sur l’AE, soit le 12 octobre 2014.

#### **Personne-ressource**

Annette Ryan  
 Directrice générale  
 Politique de l’assurance-emploi  
 Direction générale des compétences et de l’emploi  
 Emploi et Développement social Canada  
 140, promenade du Portage  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0J9  
 Téléphone : 819-654-3056  
 Télécopieur : 819-934-6631  
 Courriel : annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Registration  
SOR/2014-216 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-216 Le 26 septembre 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**M/T Kometik and M/T Mattea Repair or Alteration Remission Order, 2014**

**Décret de remise concernant la réparation ou la modification du M/T Kometik et du M/T Mattea (2014)**

P.C. 2014-978 September 25, 2014

C.P. 2014-978 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *M/T Kometik and M/T Mattea Repair or Alteration Remission Order, 2014*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant la réparation ou la modification du M/T Kometik et du M/T Mattea (2014)*, ci-après.

**M/T KOMETIK AND M/T MATTEA REPAIR OR ALTERATION REMISSION ORDER, 2014**

**DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LA RÉPARATION OU LA MODIFICATION DU M/T KOMETIK ET DU M/T MATTEA (2014)**

REMISSION

REMISE

1. Remission is granted to Canship Ugland Ltd. of St. John's, Newfoundland and Labrador, of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* in respect of oil tankers M/T Kometik and M/T Mattea that were returned to Canada after having been exported in 2012 for repair or alteration.

1. Est accordée à Canship Ugland Ltd., de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), une remise des droits de douane payés ou à payer aux termes du *Tarif des douanes* à l'égard des pétroliers « M/T Kometik » et « M/T Mattea », réadmis au Canada après avoir été exportés en 2012 aux fins de réparation ou de modification.

CONDITIONS

CONDITIONS

2. The remission is granted on the following conditions:  
(a) the importer files, on request, all evidence that is required by the Canada Border Services Agency to determine eligibility for remission; and  
(b) a claim for remission is made by the importer to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which this Order comes into force.

2. La remise est accordée aux conditions suivantes :  
a) l'importateur présente sur demande toute preuve requise par l'Agence des services frontaliers du Canada en vue d'établir le droit à la remise;  
b) une demande de remise est présentée par l'importateur au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

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

*(Ce résumé de fait pas parti du Décret.)*

**Issues**

**Enjeux**

Canship Ugland Limited (Canship), a Canadian company located in St. John's, Newfoundland and Labrador, manages shuttle tankers which transport crude oil from the Hibernia, Terra Nova and Whiterose oil fields off the coast of Newfoundland to Whiffen

Canship Ugland Limited (Canship), une société canadienne située à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), gère les pétroliers navettes qui transportent du pétrole brut des champs pétrolifères de Hibernia, de Terra Nova et de Whiterose au large de la côte de

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)j)

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

Head, Newfoundland and other transshipment terminal or refinery locations in Canada and the United States. Canship is seeking remission of the duties paid on the re-importation of the two tankers M/T Kometik and M/T Mattea following maintenance and repair work performed in Europe in the summer of 2012. Canship was obliged to refit and upgrade these tankers in 2012 to comply with Transport Canada regulations.

The tariff rate applicable to ship repairs performed outside Canada is 25% on tankers. Given the lack of adequate repair facilities in Canada that could accommodate tankers of the size of the M/T Kometik and M/T Mattea, Canship has asked for relief of the duties applied on the repair and maintenance work done abroad on these two vessels.

### **Objective**

To remit customs duties paid by Canship for maintenance and repair work performed offshore since the work could not be undertaken in Canada due to a lack of facilities large enough to accommodate the two tankers.

### **Description**

The *M/T Kometik and M/T Mattea Repair or Alteration Remission Order, 2014*, remits \$3.1 million in customs duties paid by Canship on the re-importation of these two tankers following maintenance and repair work performed in the summer of 2012.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as there is no change in administrative costs to business.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this Order, as there are no costs imposed on small business.

### **Rationale**

This regulatory-mandated repair and maintenance work could not be performed in Canada, as the vessels were too large for any domestic dry dock facility.

The remission of the duties payable on the repairs and maintenance done abroad on the M/T Kometik and M/T Mattea will enhance the cost competitiveness of the Hibernia and Terra Nova oil projects and will partially offset the revenues lost during the months these vessels were out of commission. The measure will have no effect on the Canadian ship repair industry given the lack of adequate shipyard facilities to perform this work.

### **Consultation**

The Shipbuilding Association of Canada was consulted and confirmed that the beams of the M/T Kometik and M/T Mattea are too wide to fit into any Canadian dry dock, and therefore does not oppose duty remission.

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

The Canada Border Services Agency is responsible for the administration of and compliance with customs and tariff

Terre-Neuve vers Whiffen Head (Terre-Neuve), et d'autres terminaux de transbordement ou raffineries au Canada et aux États-Unis. Canship demande la remise des droits payés pour la réimportation de deux pétroliers, le M/T Kometik et le M/T Mattea, à la suite des travaux d'entretien et de réparation effectués en Europe à l'été 2012. Canship a été tenu de remettre en état et de mettre à niveau ces pétroliers en 2012 afin de respecter la réglementation de Transports Canada.

Le taux de droits de douane applicable sur la réparation de navires effectuée à l'extérieur du Canada est de 25 % pour les pétroliers. Compte tenu du manque d'installation de réparation adéquate au Canada pouvant accommoder des pétroliers de la taille du M/T Kometik et du M/T Mattea, Canship a demandé une exonération des droits qui s'appliquent aux travaux de réparation et d'entretien effectués à l'étranger pour ces deux navires.

### **Objectif**

Remettre les droits de douane versés par Canship pour des travaux de réparation et d'entretien effectués à l'étranger qui ne pouvaient pas être faits au Canada à cause du manque d'installation de taille adéquate pour ces deux pétroliers.

### **Description**

Le *Décret de remise concernant la réparation ou la modification du M/T Kometik et du M/T Mattea (2014)* remet une somme de 3,1 millions de dollars en droits de douane versés par Canship pour la réimportation de ces deux pétroliers, à la suite des travaux de réparation et d'entretien effectués au cours de l'été 2012.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Décret, puisqu'il n'entraîne aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Décret, puisqu'il n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

### **Justification**

Ces travaux de réparation et d'entretien exigés en vertu de la réglementation ne pouvaient pas être effectués au Canada, car les pétroliers étaient trop gros pour les cales sèches canadiennes.

La remise des droits à payer pour les travaux de réparation et d'entretien effectués à l'étranger sur le M/T Kometik et le M/T Mattea permettra d'améliorer la compétitivité des coûts des projets d'exploitation pétrolière de Hibernia et de Terra Nova, et de compenser en partie la perte de revenu au cours des mois où les navires n'étaient pas disponibles. Cette mesure n'aura pas de répercussion sur l'industrie canadienne de la réparation des navires, compte tenu du manque de chantier maritime adéquat pour effectuer ces travaux.

### **Consultation**

L'Association de la construction navale du Canada a été consultée et a confirmé que les poutres du M/T Kometik et du M/T Mattea étaient trop larges pour les cales sèches canadiennes; l'Association ne s'oppose donc pas à la remise des droits de douane.

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

L'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration et du respect des lois et des règlements en lien

legislation and regulations. The Agency will administer the provisions of this Order in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation.

**Contact**

Patrick Halley  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-992-2518

avec les douanes et les tarifs douaniers. L'Agence administrera les dispositions du présent décret dans le cours normal de son administration de la loi sur les douanes et les tarifs douaniers.

**Personne-ressource**

Patrick Halley  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-992-2518



Registration  
SOR/2014-217 September 26, 2014

CUSTOMS TARIFF

## CHFTA Rules of Origin Regulations

P.C. 2014-979 September 25, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 16(2)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *CHFTA Rules of Origin Regulations*.

### CHFTA RULES OF ORIGIN REGULATIONS

#### RULES OF ORIGIN

1. The following provisions of the Canada–Honduras Free Trade Agreement have the force of law in Canada:

- (a) Articles 4.1 to 4.3;
- (b) Paragraph 1 of Article 4.4;
- (c) Articles 4.5 to 4.13; and
- (d) Annexes 4.1 and 4.5.

#### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which section 43 of the *Canada — Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if these Regulations 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 or the orders.)*

#### Issues

The Canada–Honduras Free Trade Agreement (CHFTA) was signed on November 5, 2013. When implementing free trade agreements in Canada, legislation and associated regulations and orders are necessary to implement commitments into the Canadian legal framework.

The *Canada — Honduras Economic Growth and Prosperity Act* received Royal Assent on June 19, 2014. Associated regulations and orders are required to fully implement the commitments of the CHFTA into the Canadian legal framework.

#### Objectives

To fully implement Canada's obligations under the CHFTA.

Enregistrement  
DORS/2014-217 Le 26 septembre 2014

TARIF DES DOUANES

## Règlement sur les règles d'origine (ALÉCH)

C.P. 2014-979 Le 25 septembre 2014

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 16(2)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur les règles d'origine (ALÉCH)*, ci-après.

### RÈGLEMENT SUR LES RÈGLES D'ORIGINE (ALÉCH)

#### RÈGLES D'ORIGINE

1. Les dispositions ci-après de l'Accord de libre-échange Canada-Honduras ont force de loi au Canada :

- a) les articles 4.1 à 4.3;
- b) le paragraphe 1 de l'article 4.4;
- c) les articles 4.5 à 4.13;
- d) les annexes 4.1 et 4.5.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 43 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des règlements ou des décrets.)*

#### Enjeux

L'Accord de libre-échange Canada-Honduras (ALÉCH) a été signé le 5 novembre 2013. Lors de la mise en œuvre d'accords de libre-échange au Canada, une loi ainsi que des règlements et décrets connexes doivent être adoptés pour que les engagements puissent être intégrés dans le cadre juridique du Canada.

La *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras* a reçu la sanction royale le 19 juin 2014. Des règlements et des décrets connexes doivent être adoptés pour que les engagements de l'ALÉCH puissent entièrement être intégrés dans le cadre juridique du Canada.

#### Objectifs

Permettre au Canada de s'acquitter pleinement de ses obligations aux termes de l'ALÉCH.

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 28, s. 34(1)

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 28, par. 34(1)

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

**Description**

The *CHFTA Rules of Origin Regulations* implement, in Canada, the rules of origin negotiated by Canada and Honduras that will be used to determine when goods have undergone sufficient production to qualify for preferential tariff treatment. Goods that meet the criteria set out in the CHFTA Chapter on Rules of Origin or its associated annexes qualify as originating and therefore are eligible for preferential tariff treatment. Preferential tariff treatment under the CHFTA, which reflects the actual reduction in specific rates of duty, has been implemented in the *Customs Tariff* through the *Canada — Honduras Economic Growth and Prosperity Act*.

The *CHFTA Rules of Origin for Casual Goods Regulations* establish the conditions under which goods acquired in Honduras by travelers are considered originating and therefore entitled to preferential tariff treatment. Where travellers acquire goods in Honduras that are either marked as made in Honduras, or not marked to the contrary, the traveller can claim the Honduras tariff preference on importation of the goods into Canada.

The *CHFTA Tariff Preference Regulations* allow eligible goods that are not shipped directly between Honduras and Canada to retain their eligibility for preferential tariff rates provided the goods remain under customs control in third countries.

The *CHFTA Sugar Aggregate Quantity Limit Order* implements the negotiated outcome between Canada and Honduras with respect to market access for sugar. It sets out the annual quantity limits of certain sugar products that can be imported from Honduras and receive preferential tariff treatment. A tariff rate quota has been established under the CHFTA that allows 2 500 metric tonnes of refined sugar to be imported in the first year following the entry into force of the agreement. This quantity gradually increases to 5 000 metric tonnes by year 15 of the CHFTA and remain at that level thereafter.

The *Imports of Certain Textile and Apparel Goods from Honduras Customs Duty Remission Order* sets out the maximum quantities of textile and apparel goods that may be eligible for the benefits of the CHFTA under tariff preference levels. The tariff preference levels established under the CHFTA allow for a quantity of four million square metre equivalents (SME) of non-originating apparel and one million SME of non-originating fabric and textile goods to be imported at preferential tariff rates.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to these regulations and orders, as there is no change in administrative costs to business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to these regulations and orders, as there are no costs imposed on business.

**Consultation**

In January 2001, the Government of Canada launched public consultations with provinces and territories, businesses, industry

**Description**

Le *Règlement sur les règles d'origine (ALÉCH)* instaure, au Canada, les règles d'origine que le Canada a négociées avec le Honduras et qui serviront à déterminer à quel moment la production de marchandises est suffisamment avancée pour donner droit au régime tarifaire préférentiel. Les marchandises sont admissibles à titre de produits originaires et peuvent donc faire l'objet d'un traitement préférentiel lorsqu'elles répondent aux critères énoncés dans le chapitre de l'ALÉCH sur les règles d'origine ou dans les annexes de cet accord. Le régime tarifaire préférentiel prévu à l'ALÉCH, qui tient compte de la réduction de droits de douane, a été intégré au *Tarif des douanes* par le truchement de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*.

Le *Règlement sur les règles d'origine des marchandises occasionnelles (ALÉCH)* établit les conditions en vertu desquelles les marchandises achetées au Honduras par des voyageurs sont considérées comme des produits originaires et peuvent donc faire l'objet d'un traitement tarifaire préférentiel. Lorsqu'un voyageur achète des marchandises au Honduras qui portent une mention indiquant qu'elles ont été fabriquées au Honduras ou qui ne portent aucune mention indiquant qu'elles ont été fabriquées ailleurs, il peut demander le traitement tarifaire préférentiel à l'égard du Honduras pour importer ces marchandises au Canada.

Aux termes du *Règlement sur la préférence tarifaire (ALÉCH)*, les marchandises admissibles qui ne sont pas expédiées directement entre le Honduras et le Canada demeurent admissibles à des taux de droits préférentiels si les marchandises demeurent sous contrôle douanier pendant leur présence sur le territoire de pays tiers.

Le *Décret limitant la quantité globale des sucres – ALÉCH* met en œuvre l'entente négociée entre le Canada et le Honduras concernant l'accès aux marchés pour le sucre. Il fixe les quantités annuelles limites de certains produits contenant du sucre pouvant être importées du Honduras à des taux de droits préférentiels. En vertu de l'ALÉCH, un contingent tarifaire autorisant l'importation de 2 500 tonnes métriques de sucre raffiné au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur de l'ALÉCH a été établi. Il est prévu que cette quantité augmente graduellement pour atteindre 5 000 tonnes métriques d'ici la quinzième année de l'ALÉCH et demeure à ce niveau par la suite.

Le *Décret de remise des droits de douane visant certains textiles et vêtements importés du Honduras* fixe les quantités maximales de ces marchandises pouvant bénéficier d'un traitement préférentiel en vertu des niveaux de préférence tarifaire de l'ALÉCH. Les niveaux de préférence tarifaire de l'ALÉCH autorisent l'importation sous le régime tarifaire préférentiel de quatre millions d'équivalents mètres carrés (EMC) de vêtements non originaires et de un million d'EMC de tissus et produits textiles non originaires.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces règlements et décrets puisque les coûts administratifs des entreprises ne changent pas.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces règlements et décrets, car aucun coût n'est imposé aux entreprises.

**Consultation**

En janvier 2001, le gouvernement du Canada a entrepris des consultations publiques auprès des provinces et territoires, des

associations and the general public to gauge Canadians' interests and sensitivities in launching free trade negotiations with Central America. Free trade negotiations with Honduras and three other Central American nations (El Salvador, Nicaragua and Guatemala) were launched in November 2001. A decision was taken in 2010 to pursue a free trade agreement with Honduras separately and negotiations concluded successfully in 2011. Stakeholders were kept informed of developments throughout the negotiations, including on issues concerning rules of origin. A free trade agreement with Honduras is supported by a broad cross-section of Canadian business stakeholders.

### Rationale

These regulations and orders are necessary to fulfill Canada's commitments under the CHFTA. The regulations link the preferential tariff treatment provided for under the CHFTA, and implemented in the *Customs Tariff* by the *Canada — Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, with the rules of origin necessary to determine whether the goods qualify for preferential tariff treatment. The orders are necessary to set out the annual quantities for the tariff rate quota and tariff preference levels provided for in the CHFTA and implemented in the *Customs Tariff* by the *Canada — Honduras Economic Growth and Prosperity Act*.

In 2013, bilateral merchandise trade between Canada and Honduras totalled \$279 million, with Canadian exports accounting for \$44 million and imports totalling \$235 million.

When the free trade agreement is fully implemented, it is estimated that annual duties foregone by the Government would be approximately \$15 million based on current trade patterns. These duties represent a benefit, in the form of lower customs duties to be paid by Canadian importers of Honduras-originating products. With the removal of tariffs in Canada, increased imports from Honduras could be expected, thus potentially leading to enhanced customs duty savings for Canadian importers. Moreover, the removal of tariffs in the Honduran market should help Canadian exporters further penetrate that market, potentially leading to increased exports. Reduction of Honduran tariffs on Canadian exports would help make Canadian goods more competitive in a range of sectors, including on frozen potato products, crude vegetable oils, beef and beef products, most pork products, fertilizers, automotive goods, chemicals and pharmaceuticals.

Canada has already implemented similar regulations and orders for purposes of its other bilateral and regional free trade agreements (FTAs), including the North American Free Trade Agreement, the Canada-Israel FTA, the Canada-Chile FTA, the Canada-Costa Rica FTA, the Canada-European Free Trade Association FTA, the Canada-Peru FTA, the Canada-Colombia FTA, the Canada-Jordan FTA and the Canada-Panama FTA.

### Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency (CBSA) will monitor compliance with the terms and conditions of these regulations and

entreprises, des associations sectorielles et du grand public dans le but de connaître les intérêts et les préoccupations des Canadiens quant au lancement de négociations visant le libre-échange avec l'Amérique centrale. Des négociations ont été lancées à cette fin avec le Honduras ainsi que trois autres pays d'Amérique centrale (El Salvador, le Nicaragua et le Guatemala) en novembre 2001. En 2010, la décision a été prise d'aller de l'avant séparément avec des négociations en vue d'un accord de libre-échange avec le Honduras. Ces négociations se sont conclues avec succès en 2011. Les intervenants ont été tenus au courant des développements tout au long des négociations, notamment en ce qui concerne les enjeux relatifs aux règles d'origine. Des intervenants canadiens de divers secteurs d'activités appuient l'accord de libre-échange avec le Honduras.

### Justification

Ces règlements et décrets doivent être pris pour permettre au Canada de respecter ses engagements au titre de l'ALÉCH. Les règlements établissent un lien entre le régime tarifaire préférentiel prévu à l'ALÉCH et intégré au *Tarif des douanes* par le truchement de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras* et les règles d'origine nécessaires pour déterminer si les marchandises peuvent faire l'objet d'un traitement tarifaire préférentiel. Les décrets doivent être pris pour établir les quantités annuelles relatives au contingent tarifaire et les niveaux de préférence tarifaire prévus à l'ALÉCH et intégrés au *Tarif des douanes* par le truchement de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*.

En 2013, le commerce bilatéral des marchandises entre le Canada et le Honduras a totalisé 279 millions de dollars, à savoir des exportations canadiennes de 44 millions de dollars et des importations de 235 millions de dollars.

Compte tenu des tendances actuelles en matière d'échanges commerciaux, on estime à environ 15 millions de dollars par année les droits de douane auxquels le gouvernement renoncera lorsque l'ALÉCH sera mis en œuvre intégralement. La réduction des droits de douane payables par les importateurs canadiens de produits originaires du Honduras est avantageuse. Grâce à l'élimination des droits de douane au Canada, on peut s'attendre à une augmentation des importations provenant du Honduras, ce qui pourrait se traduire par de plus grandes économies sur les droits de douane pour les importateurs canadiens. En outre, l'élimination des droits de douane dans le marché hondurien devrait aider les exportateurs canadiens à pénétrer davantage ce marché, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des exportations. La réduction des droits de douane imposés par le Honduras à l'égard des exportations canadiennes contribuerait à rendre un éventail de marchandises canadiennes plus concurrentielles, y compris les produits de pommes de terre surgelés, les huiles végétales brutes, le bœuf et les produits de bœuf, la plupart des produits de porc, les produits automobiles ainsi que les produits chimiques et pharmaceutiques.

Le Canada a déjà adopté des règlements et décrets semblables aux fins de la mise en œuvre de ses autres accords de libre-échange (ALÉ) bilatéraux et régionaux, y compris l'Accord de libre-échange nord-américain et les ALÉ qu'il a négociés avec Israël, le Chili, le Costa Rica, l'Association européenne de libre-échange, le Pérou, la Colombie, la Jordanie et le Panama.

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

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) veillera à l'observation des conditions de ces règlements et décrets dans le

orders in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation and regulations. As is the case of previous free trade agreements, the CBSA will update its systems to account for the implementation in Canada of the CHFTA and will inform importers of all relevant CHFTA-related issues pertaining to these regulations and orders.

**Contact**

Karen LaHay  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-4043

cadre normal de l'application des lois et règlements portant sur les douanes et les tarifs. Comme c'est le cas pour les ALÉ conclus antérieurement, l'ASFC mettra à jour ses systèmes de manière à tenir compte de la mise en œuvre de l'ALÉCH au Canada et fournira aux importateurs tous les renseignements nécessaires sur les règlements et décrets découlant de l'ALÉCH.

**Personne-ressource**

Karen LaHay  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-4043

Registration  
SOR/2014-218 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-218 Le 26 septembre 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

## **CHFTA Rules of Origin for Casual Goods Regulations**

## **Règlement sur les règles d'origine des marchandises occasionnelles (ALÉCH)**

P.C. 2014-980 September 25, 2014

C.P. 2014-980 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 16(2)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *CHFTA Rules of Origin for Casual Goods Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 16(2)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur les règles d'origine des marchandises occasionnelles (ALÉCH)*, ci-après.

### **CHFTA RULES OF ORIGIN FOR CASUAL GOODS REGULATIONS**

### **RÈGLEMENT SUR LES RÈGLES D'ORIGINE DES MARCHANDISES OCCASIONNELLES (ALÉCH)**

#### **INTERPRETATION**

#### **DÉFINITION**

1. In these Regulations, “casual goods” means goods other than goods imported for sale or for an industrial, occupational, commercial or institutional or other like use.

1. Dans le présent règlement, « marchandises occasionnelles » s'entend des marchandises autres que celles importées en vue de leur vente ou d'usages industriels, professionnels, commerciaux ou collectifs ou autres usages analogues.

#### **CASUAL GOODS**

#### **MARCHANDISES OCCASIONNELLES**

2. Casual goods that are acquired in Honduras are considered to originate in that country and are entitled to the benefit of the Honduras Tariff if

2. Les marchandises occasionnelles acquises au Honduras sont considérées comme originaires de ce pays et bénéficient du tarif du Honduras dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- (a) the marking of the goods is in accordance with the marking laws of Honduras and indicates that the goods are the product of Honduras or Canada; or
- (b) the goods do not bear a mark and nothing indicates that the goods are not the product of Honduras or Canada.

- a) le marquage des marchandises est conforme aux lois sur le marquage du Honduras et indique qu'elles sont des produits du Honduras ou du Canada;
- b) les marchandises ne portent pas de marque et rien n'indique qu'elles ne sont pas des produits du Honduras ou du Canada.

#### **COMING INTO FORCE**

#### **ENTRÉE EN VIGUEUR**

3. These Regulations come into force on the day on which section 43 of the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if these Regulations are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 43 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2503, following SOR/2014-217.**

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2503, à la suite du DORS/2014-217.**

<sup>a</sup> S.C. 2001, c.28, s. 34(1)  
<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 28, par. 34(1)  
<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

Registration  
SOR/2014-219 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-219 Le 26 septembre 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

### CHFTA Tariff Preference Regulations

### Règlement sur la préférence tarifaire (ALÉCH)

P.C. 2014-981 September 25, 2014

C.P. 2014-981 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 16(2)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *CHFTA Tariff Preference Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 16(2)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur la préférence tarifaire (ALÉCH)*, ci-après.

#### CHFTA TARIFF PREFERENCE REGULATIONS

#### RÈGLEMENT SUR LA PRÉFÉRENCE TARIFAIRE (ALÉCH)

##### INTERPRETATION

##### DÉFINITION

1. In these Regulations, “originating” means qualifying as originating in the territory of a Party under the rules of origin set out in Chapter Four (Rules of Origin) of the Canada–Honduras Free Trade Agreement.

1. Dans le présent règlement, « originaire » se dit de la marchandise qui constitue un produit d’origine du territoire d’une partie au titre des règles d’origine du chapitre quatre (Règles d’origine) de l’Accord de libre-échange Canada-Honduras.

##### GENERAL

##### DISPOSITION GÉNÉRALE

2. For the purposes of paragraph 24(1)(b) of the *Customs Tariff*, originating goods exported from Honduras are entitled to the benefit of the Honduras Tariff if

2. Pour l’application de l’alinéa 24(1)b) du *Tarif des douanes*, les marchandises originaires bénéficient du tarif du Honduras si elles sont expédiées au Canada à partir du Honduras et si les conditions suivantes sont réunies :

(a) the goods are shipped to Canada without shipment through another country either

a) dans le cas où elles ne transitent pas par un autre pays :

(i) on a through bill of lading, or

(i) soit elles sont expédiées sous le couvert d’un connaissement direct,

(ii) without a through bill of lading and the importer provides, when requested by an officer, documentary evidence that indicates the shipping route and all points of shipment and transshipment prior to the importation of the goods; or

(ii) soit elles sont expédiées sans connaissement direct et l’importateur fournit, à la demande de l’agent des douanes, des preuves documentaires faisant état de l’itinéraire et de tous les points d’expédition et de transbordement avant leur importation;

(b) the goods are shipped to Canada through another country and the importer provides, when requested by an officer,

b) dans le cas où elles transitent par un autre pays, l’importateur fournit, à la demande de l’agent des douanes :

(i) documentary evidence that indicates the shipping route and all points of shipment and transshipment prior to the importation of the goods, and

(i) des preuves documentaires faisant état de l’itinéraire et de tous les points d’expédition et de transbordement avant leur importation,

(ii) a copy of the customs control documents that establish that the goods remained under customs control while in that other country.

(ii) une copie des documents de contrôle douanier établissant qu’elles sont demeurées sous contrôle douanier pendant leur transit dans l’autre pays.

##### COMING INTO FORCE

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

3. These Regulations come into force on the day on which section 43 of the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if these Regulations are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date d’entrée en vigueur de l’article 43 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 28, s. 34(1)

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 28, par. 34(1)

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2503, following SOR/2014-217.**

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2503, à la suite du DORS/2014-217.**

Registration  
SOR/2014-220 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-220 Le 26 septembre 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**CHFTA Sugar Aggregate Quantity Limit Order**

**Décret limitant la quantité globale des sucres — ALÉCH**

P.C. 2014-982 September 25, 2014

C.P. 2014-982 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 49.6(9)<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *CHFTA Sugar Aggregate Quantity Limit Order*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 49.6(9)<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret limitant la quantité globale des sucres — ALÉCH*, ci-après.

**CHFTA SUGAR AGGREGATE QUANTITY LIMIT ORDER**

**DÉCRET LIMITANT LA QUANTITÉ GLOBALE DES SUCRES — ALÉCH**

TARIFF RATE QUOTA

CONTINGENT TARIFAIRE

1. The aggregate quantity limit of goods of tariff item Nos. 1701.91.10, 1701.99.10, 1702.90.21, 1702.90.61, 1702.90.70 and 1702.90.81 that are entitled to the Honduras Tariff is, for the period set out in column 1 of the schedule, the applicable aggregate quantity limit set out in column 2.

1. La quantité globale des marchandises des n<sup>os</sup> tarifaires 1701.91.10, 1701.99.10, 1702.90.21, 1702.90.61, 1702.90.70 et 1702.90.81 qui bénéficient du tarif du Honduras est limitée, pour la période indiquée dans la colonne 1 de l'annexe, à la quantité globale prévue à la colonne 2.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on the day on which section 43 of the *Canada-Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if these Regulations are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

2. Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 43 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

SCHEDULE  
(Section 1)

ANNEXE  
(article 1)

AGGREGATE QUANTITY LIMIT OF GOODS REFERRED TO IN SUBSECTION 49.6(9) OF THE CUSTOMS TARIFF

QUANTITÉS GLOBALES LIMITES DES MARCHANDISES VISÉES AU PARAGRAPHE 49.6(9) DU TARIF DES DOUANES

Item	Column 1 Period	Column 2 Aggregate Quantity Limit (Tonnes)
1.	Day on which this Order comes into force to December 31, 2014	2,500
2.	January 1, 2015 to December 31, 2015	2,678
3.	January 1, 2016 to December 31, 2016	2,857
4.	January 1, 2017 to December 31, 2017	3,035
5.	January 1, 2018 to December 31, 2018	3,214
6.	January 1, 2019 to December 31, 2019	3,392
7.	January 1, 2020 to December 31, 2020	3,571
8.	January 1, 2021 to December 31, 2021	3,749
9.	January 1, 2022 to December 31, 2022	3,928
10.	January 1, 2023 to December 31, 2023	4,106
11.	January 1, 2024 to December 31, 2024	4,285

Article	Colonne 1 Période	Colonne 2 Quantité globale limite en tonnes métriques
1.	De la date d'entrée en vigueur du présent décret au 31 décembre 2014	2 500
2.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2015 au 31 décembre 2015	2 678
3.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2016	2 857
4.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2017 au 31 décembre 2017	3 035
5.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2018 au 31 décembre 2018	3 214
6.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2019 au 31 décembre 2019	3 392
7.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020	3 571
8.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2021 au 31 décembre 2021	3 749
9.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022	3 928
10.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2023	4 106
11.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2024 au 31 décembre 2024	4 285

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 14, s. 43

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 14, art. 43

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36



SCHEDULE — *Continued*ANNEXE (*suite*)AGGREGATE QUANTITY LIMIT OF GOODS  
REFERRED TO IN SUBSECTION 49.6(9) OF  
THE CUSTOMS TARIFF — *Continued*QUANTITÉS GLOBALES LIMITES DES MARCHANDISES  
VISÉES AU PARAGRAPHE 49.6(9) DU TARIF  
DES DOUANES (*suite*)

Column 1		Column 2
Item	Period	Aggregate Quantity Limit (Tonnes)
12.	January 1, 2025 to December 31, 2025	4,463
13.	January 1, 2026 to December 31, 2026	4,642
14.	January 1, 2027 to December 31, 2027	4,821
15.	January 1, 2028 to December 31, 2028 and each subsequent calendar year	5,000

Colonne 1		Colonne 2
Article	Période	Quantité globale limite en tonnes métriques
12.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2025 au 31 décembre 2025	4 463
13.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2026	4 642
14.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2027 au 31 décembre 2027	4 821
15.	Du 1 <sup>er</sup> janvier 2028 au 31 décembre 2028 et pour chaque nouvelle année civile suivante	5 000

**N.B.** The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2503, following SOR/2014-217.

**N.B.** Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2503, à la suite du DORS/2014-217.

Registration  
SOR/2014-221 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-221 Le 26 septembre 2014

CUSTOMS TARIFF

TARIF DES DOUANES

**Imports of Certain Textile and Apparel Goods  
from Honduras Customs Duty Remission Order**

**Décret de remise des droits de douane visant  
certains textiles et vêtements importés du Honduras**

P.C. 2014-983 September 25, 2014

C.P. 2014-983 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115<sup>a</sup> of the *Customs Tariff*<sup>b</sup>, makes the annexed *Imports of Certain Textile and Apparel Goods from Honduras Customs Duty Remission Order*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115<sup>a</sup> du *Tarif des douanes*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise des droits de douane visant certains textiles et vêtements importés du Honduras*, ci-après.

**IMPORTS OF CERTAIN TEXTILE AND  
APPAREL GOODS FROM HONDURAS  
CUSTOMS DUTY REMISSION ORDER**

**DÉCRET DE REMISE DES DROITS DE DOUANE  
VISANT CERTAINS TEXTILES ET VÊTEMENTS  
IMPORTÉS DU HONDURAS**

INTERPRETATION

DÉFINITIONS

1. The following definitions apply in this Order.  
“apparel” means goods referred to in Chapters 61 and 62 of the List of Tariff Provisions that are cut or knit to shape and are sewn or otherwise assembled in Honduras from fabric or yarn produced or obtained outside the free trade area. (*vêtements*)  
“fabric and made-up goods” means  
(a) fabric and made-up textile goods referred to in Chapters 51 to 55, 58, 60 and 63 of the List of Tariff Provisions that are woven or knitted in Honduras from yarn produced or obtained outside the free trade area or that are knitted in Honduras from yarn spun in Honduras or Canada from fibre produced or obtained outside the free trade area; or  
(b) goods of subheading No. 9404.90 of the List of Tariff Provisions that are finished and cut and sewn or otherwise assembled in Honduras from fabric or yarn produced or obtained outside the free trade area. (*tissus et articles confectionnés*)  
“free trade area” means the area comprising Canada and Honduras. (*zone de libre-échange*)

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.  
«tissus et articles confectionnés»  
a) Les tissus et les articles textiles confectionnés visés aux chapitres 51 à 55, 58, 60 et 63 de la liste des dispositions tarifaires qui sont tissés ou tricotés au Honduras à partir de fils produits ou obtenus hors de la zone de libre-échange, ou tricotés au Honduras à partir de fils filés au Honduras ou au Canada à partir de fibres produites ou obtenues hors de la zone de libre-échange;  
b) les marchandises visées à la sous-position 9404.90 de cette liste qui sont finies, coupées et cousues ou autrement assemblées au Honduras à partir de tissus ou de fils produits ou obtenus hors de la zone de libre-échange. (*fabric and made-up goods*)  
«vêtements» Les marchandises visées aux chapitres 61 et 62 de la liste des dispositions tarifaires qui sont coupées ou tricotées et cousues ou autrement assemblées au Honduras à partir de tissus ou de fils produits ou obtenus hors de la zone de libre-échange. (*apparel*)  
«zone de libre-échange» La zone composée du Canada et du Honduras. (*free trade area*)

REMISSION OF CUSTOMS DUTY

REMISE DES DROITS DE DOUANE

2. Subject to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable at the Most-Favoured-Nation Tariff rates of customs duty on apparel and fabric and made-up goods imported from Honduras on or after October 1, 2014.

2. Sous réserve de l'article 3, remise est accordée des droits de douane payés ou à payer aux taux du tarif de la nation la plus favorisée sur les vêtements et les tissus et articles confectionnés importés du Honduras à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

CONDITIONS

CONDITIONS

3. (1) The remission granted under section 2 applies only to an amount not exceeding the annual quantitative limits, for each of the goods referred to in that section, that are set out in Section 5 of Annex 3.1 to Chapter Three of the Canada-Honduras Free Trade Agreement.

3. (1) La remise accordée en application de l'article 2 s'applique uniquement à concurrence des quantités maximales annuelles de chacune des marchandises visées à cet article prévues à la section 5 de l'annexe 3.1 du chapitre trois de l'Accord de libre-échange Canada-Honduras.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(j)  
<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)j)  
<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 36



Registration  
SOR/2014-222 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-222 Le 26 septembre 2014

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL ACT

LOI SUR LE TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

## Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Regulations

## Règlement modifiant le Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur

P.C. 2014-984 September 25, 2014

C.P. 2014-984 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40<sup>a</sup> of the *Canadian International Trade Tribunal Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 40<sup>a</sup> de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, ci-après.

### REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL REGULATIONS

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

#### AMENDMENT

#### MODIFICATION

1. The portion of subsection 5(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Regulations*<sup>1</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:

1. Le passage du paragraphe 5(1) du *Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*<sup>1</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. (1) For the purposes of determining, during an inquiry into a matter referred to the Tribunal under paragraph 20(a) of the Act or an inquiry into a complaint referred to in any of paragraphs 27(1)(a) to (a.2) and (a.4) to (a.96) of the Act, whether the goods that are the subject of the reference or complaint are being imported as set out in that paragraph, the Tribunal shall examine, among other factors,

5. (1) Pour déterminer, au cours d'une enquête sur saisine menée en vertu de l'alinéa 20a) de la Loi ou au cours d'une enquête sur une plainte visée à l'un des alinéas 27(1)a) à a.2) et a.4) à a.96) de la Loi, si les marchandises faisant l'objet de la saisine ou de la plainte sont importées de la manière indiquée à l'alinéa en cause, le Tribunal examine entre autres les facteurs suivants :

#### COMING INTO FORCE

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force on the day on which section 38 of the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 38 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

(This statement is not part of the regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

#### Issues

#### Enjeux

The Canada-Honduras Free Trade Agreement (CHFTA) was signed on November 5, 2013, and the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act* received Royal Assent on June 19, 2014. Regulations are also necessary to fully implement the CHFTA in Canada.

L'Accord de libre-échange Canada-Honduras (ALÉCH) a été signé le 5 novembre 2013 et la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras* a reçu la sanction royale le 19 juin 2014. Des règlements sont également requis afin de mettre en œuvre entièrement l'ALÉCH au Canada.

The *Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Regulations* and the *Regulations Amending the Canadian*

*Règlement modifiant le Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et le *Règlement modifiant le Règlement sur*

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 19, s. 6  
<sup>b</sup> R.S., c. 47 (4th Supp.)  
<sup>1</sup> SOR/89-35

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 19, art. 6  
<sup>b</sup> L.R., ch. 47 (4<sup>e</sup> suppl.)  
<sup>1</sup> DORS/89-35

*International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations* implement Canada's rights and obligations relating to the bilateral emergency action and procurement inquiry provisions and need to be amended to account for the implementation of the CHFTA.

## Background

Bilateral emergency action provisions are a standard feature of all Canadian free trade agreements to date. Such provisions represent a temporary safety valve in the event that Canadian producers face injurious imports from free trade agreement partners during a specified transition period. Under the CHFTA, bilateral emergency action consists of either a suspension of the further reduction of the rate of duty for a concerned product, or an increase in the rate of the duty back to the non-preferential rate. Such action may be taken only after the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has conducted an inquiry and has determined that increased imports are a principal cause of serious injury, or threat thereof, to domestic producers of like or directly competitive goods, according to the bilateral emergency action provisions of the *Canadian International Trade Tribunal Act*.

The procurement inquiry provisions provide the Tribunal the means by which to consider and make findings with respect to complaints concerning government procurements that are subject to the terms of free trade agreements.

## Objectives

To fully implement Canada's obligations under the CHFTA in relation to the bilateral emergency and procurement inquiry provisions.

## Description

Subsection 5(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Regulations* is amended to ensure that the Tribunal considers the relevant factors set out under section 5 of the *Canadian International Trade Tribunal Regulations* during a bilateral emergency action inquiry to determine if imports from Honduras are a substantial cause of serious injury, or threat thereof (e.g. the effect of imported goods on prices of like or directly competitive goods in Canada).

Subsections 3(1), (2), 6(3) and 7(1), and sections 5 and 10 of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations* are amended to ensure that the Tribunal considers all the necessary factors when conducting a procurement bid inquiry that are subject to the terms of the CHFTA (e.g. a complaint alleging the improper evaluation of a proposal with respect to a government procurement bid).

## Consultation

In January 2001, the Government of Canada launched public consultations with Canadian provinces and territories, along with businesses, industry associations and the general public, to gauge Canadians' interests and sensitivities in launching free trade negotiations with Central America. Free trade negotiations with Honduras and three other Central American nations (El Salvador, Nicaragua and Guatemala) were launched in November 2001. A

*les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics* permettent d'appliquer les droits et obligations du Canada concernant les mesures d'urgence bilatérales et les dispositions relatives aux enquêtes sur les marchés publics et doivent être modifiés afin de tenir compte de la mise en œuvre de l'ALÉCH.

## Contexte

Les dispositions concernant les mesures d'urgence bilatérales constituent une caractéristique commune à tous les accords de libre-échange que le Canada a conclus à ce jour. Ce genre de disposition représente une soupape de sécurité temporaire dans l'éventualité où les producteurs canadiens subiraient un dommage grave en raison d'importations provenant de partenaires sous un accord de libre-échange pendant une période de transition prédéterminée. Dans le cadre de l'ALÉCH, une mesure d'urgence bilatérale correspond soit à une suspension de la réduction du taux de droit pour un produit visé ou à une augmentation du taux de droit de douane au taux non préférentiel. Une telle mesure ne peut être prise que si le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a mené une enquête et a établi que l'augmentation des importations constitue une cause principale du dommage grave aux producteurs nationaux, ou une menace d'un tel dommage, selon les mesures d'urgence bilatérales de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*.

Les dispositions relatives aux enquêtes sur les marchés publics donnent au Tribunal le moyen d'examiner les plaintes concernant les marchés publics assujettis aux modalités des accords de libre-échange.

## Objectifs

Mettre en œuvre entièrement les obligations du Canada dans le cadre de l'ALÉCH par rapport aux mesures d'urgence bilatérales et aux dispositions relatives aux enquêtes sur les marchés publics.

## Description

Le paragraphe 5(1) du *Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* est modifié afin de s'assurer que le Tribunal tient compte des facteurs pertinents énoncés à l'article 5 du *Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* lorsqu'il mènera une enquête de mesures d'urgence bilatérales afin de déterminer si les importations du Honduras constituent une cause importante de dommage grave ou de menace d'un tel dommage (par exemple l'incidence de l'importation des marchandises sur les producteurs nationaux de marchandises similaires ou directement concurrentes au Canada).

Les paragraphes 3(1), (2), 6(3) et 7(1) et les articles 5 et 10 du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics* sont modifiés afin de garantir que le Tribunal tient compte de tous les facteurs requis lorsqu'il mène une enquête sur un appel d'offres pour des marchés publics assujettis aux modalités de l'ALÉCH (par exemple une plainte alléguant l'évaluation inappropriée d'une proposition relative à un appel d'offres pour des marchés publics).

## Consultation

En janvier 2001, le gouvernement du Canada a entrepris des consultations publiques auprès des provinces et territoires canadiens ainsi que des entreprises, des associations sectorielles et du grand public dans le but de connaître les intérêts et les préoccupations des Canadiens quant au lancement de négociations visant le libre-échange avec l'Amérique centrale. Des négociations ont été lancées à cette fin avec le Honduras ainsi que trois autres pays

decision was taken in 2010 to pursue a free trade agreement with Honduras alone and negotiations concluded successfully in 2011. Stakeholders were kept informed of developments throughout the negotiations. A free trade agreement with Honduras is supported by a broad cross-section of Canadian business stakeholders.

### **Rationale**

This proposal is required to fully implement obligations set out in the CHFTA.

Canada has already implemented similar regulations for purposes of its other bilateral and regional free trade agreements (FTAs), including the North American Free Trade Agreement, the Canada-Israel FTA, the Canada-Chile FTA, the Canada-Costa Rica FTA, the Canada-European Free Trade Association FTA, the Canada-Peru FTA, the Canada-Colombia FTA, the Canada-Jordan FTA and the Canada-Panama FTA.

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

The Tribunal will administer and interpret these regulations in the course of its responsibilities in respect of applying emergency safeguard measures and conducting procurement inquiries.

### **Contact**

Rebecca Marshall-Pritchard  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-4021

d'Amérique centrale (El Salvador, le Nicaragua et le Guatemala) en novembre 2001. En 2010, la décision a été prise d'aller seulement de l'avant avec des négociations en vue d'un accord de libre-échange avec le Honduras. Ces négociations se sont conclues avec succès en 2011. Les intervenants ont été tenus informés de l'évolution de la situation tout au long des négociations. Des intervenants canadiens de divers secteurs d'activités appuient l'accord de libre-échange avec le Honduras.

### **Justification**

Cette proposition est requise afin de mettre en œuvre entièrement les obligations énoncées dans l'ALÉCH.

Le Canada a déjà mis en œuvre des règlements semblables aux fins de ses autres accords de libre-échange (ALE) bilatéraux et régionaux, y compris l'Accord de libre-échange nord-américain, l'ALE Canada-Israël, l'ALE Canada-Chili, l'ALE Canada-Costa Rica, l'ALE Canada-Association européenne de libre-échange, l'ALE Canada-Pérou, l'ALE Canada-Colombie, l'ALE Canada-Jordanie et l'ALE Canada-Panama.

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

Le Tribunal appliquera et interprétera ces règlements dans le cadre de ses responsabilités relativement à la mise en application de mesures de protection d'urgence et à la poursuite d'enquêtes sur les marchés.

### **Personne-ressource**

Rebecca Marshall-Pritchard  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-4021

Registration  
SOR/2014-223 September 26, 2014

Enregistrement  
DORS/2014-223 Le 26 septembre 2014

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL ACT

LOI SUR LE TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

**Regulations Amending the Canadian International  
Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes  
du Tribunal canadien du commerce extérieur sur  
les marchés publics**

P.C. 2014-985 September 25, 2014

C.P. 2014-985 Le 25 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40<sup>a</sup> of the *Canadian International Trade Tribunal Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 40<sup>a</sup> de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN  
INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL  
PROCUREMENT INQUIRY  
REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR  
LES ENQUÊTES DU TRIBUNAL CANADIEN DU  
COMMERCE EXTÉRIEUR SUR LES  
MARCHÉS PUBLICS**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) Subsection 3(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. (1) Le paragraphe 3(1) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**3. (1)** For the purposes of the definition “designated contract” in section 30.1 of the Act, any contract or class of contract concerning a procurement of goods or services or any combination of goods or services, as described in Article 1001 of NAFTA, in Article 502 of the Agreement on Internal Trade, in Article II of the Agreement on Government Procurement, in Article *Kbis*-01 of Chapter *Kbis* of the CCFTA, in Article 1401 of Chapter Fourteen of the CPFTA, in Article 1401 of Chapter Fourteen of the CCOFTA, in Article 16.02 of Chapter Sixteen of the CPAFTA or in Article 17.2 of Chapter Seventeen of the CHFTA, that has been or is proposed to be awarded by a government institution, is a designated contract.

**3. (1)** Pour l'application de la définition de « contrat spécifique » à l'article 30.1 de la Loi, est un contrat spécifique tout contrat relatif à un marché de fournitures ou services ou de toute combinaison de ceux-ci, accordé par une institution fédérale — ou qui pourrait l'être — et visé, individuellement ou au titre de son appartenance à une catégorie, à l'article 1001 de l'ALÉNA, à l'article 502 de l'Accord sur le commerce intérieur, à l'article II de l'Accord sur les marchés publics, à l'article *Kbis*-01 du chapitre *Kbis* de l'ALÉCC, à l'article 1401 du chapitre quatorze de l'ALÉCP, à l'article 1401 du chapitre quatorze de l'ALÉCCO, à l'article 16.02 du chapitre seize de l'ALÉCPA ou à l'article 17.2 du chapitre dix-sept de l'ALÉCH.

**(2) Paragraphs 3(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

**(2) Les alinéas 3(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(a) the federal government entities set out in the Schedule of Canada in Annex 1001.1a-1 of NAFTA, under the heading “CANADA” in Annex 1 of the Agreement on Government Procurement, in the Schedule of Canada in Annex *Kbis*-01.1-1 of Chapter *Kbis* of the CCFTA, in the Schedule of Canada in Annex 1401.1-1 of Chapter Fourteen of the CPFTA, in the Schedule of Canada in Annex 1401-1 of Chapter Fourteen of the CCOFTA, in the Schedule of Canada in Annex I of Chapter Sixteen of the CPAFTA or in the Schedule of Canada in Annex 17.1 of Chapter Seventeen of the CHFTA and the federal government entities referred to in Chapter 5 of the Agreement on Internal Trade;

a) les entités publiques fédérales énumérées dans la liste du Canada de l'annexe 1001.1a-1 de l'ALÉNA, à l'annexe 1 de l'Accord sur les marchés publics sous l'intertitre « CANADA », dans la liste du Canada de l'annexe *Kbis*-01.1-1 du chapitre *Kbis* de l'ALÉCC, dans la liste du Canada de l'annexe 1401.1-1 du chapitre quatorze de l'ALÉCP, dans la liste du Canada de l'annexe 1401-1 du chapitre quatorze de l'ALÉCCO, dans la liste du Canada de l'annexe 1 du chapitre seize de l'ALÉCPA ou dans la liste du Canada de l'annexe 17.1 du chapitre dix-sept de l'ALÉCH et les entités publiques fédérales visées par le chapitre 5 de l'Accord sur le commerce intérieur;

(b) the government enterprises set out in the Schedule of Canada in Annex 1001.1a-2 of NAFTA, under the heading “CANADA”

b) les entreprises publiques énumérées dans la liste du Canada de l'annexe 1001.1a-2 de l'ALÉNA, à l'annexe 3 de l'Accord sur les marchés publics sous l'intertitre « CANADA », dans la

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 19, s. 6  
<sup>b</sup> R.S., c. 47 (4th Supp.)  
<sup>1</sup> SOR/93-602

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 19, art. 6  
<sup>b</sup> L.R., ch. 47 (4<sup>e</sup> suppl.)  
<sup>1</sup> DORS/93-602

in Annex 3 of the Agreement on Government Procurement, in the Schedule of Canada in Annex *Kbis*-01.1-2 of Chapter *Kbis* of the CCFTA, in the Schedule of Canada in Annex 1401.1-2 of Chapter Fourteen of the CPFTA, in the Schedule of Canada in Annex 1401-2 of Chapter Fourteen of the CCOFTA, in the Schedule of Canada in Annex II of Chapter Sixteen of the CPAFTA or in the Schedule of Canada in Annex 17.2 of Chapter Seventeen of the CHFTA;

**2. Paragraph 5(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) if a notice of proposed procurement was published in accordance with one or more of NAFTA, the Agreement on Internal Trade, the Agreement on Government Procurement, the CCFTA, the CPFTA, the CCOFTA, the CPAFTA and the CHFTA, at the time it was published; or

**3. Paragraph 6(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the complaint concerns any aspect of the procurement process, of a systemic nature, relating to a designated contract, and compliance with one or more of Chapter Ten of NAFTA, Chapter Five of the Agreement on Internal Trade, the Agreement on Government Procurement, Chapter *Kbis* of the CCFTA, Chapter Fourteen of the CPFTA, Chapter Fourteen of the CCOFTA, Chapter Sixteen of the CPAFTA and Chapter Seventeen of the CHFTA.

**4. Paragraph 7(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the information provided by the complainant, and any other information examined by the Tribunal in respect of the complaint, discloses a reasonable indication that the procurement has not been conducted in accordance with whichever of Chapter Ten of NAFTA, Chapter Five of the Agreement on Internal Trade, the Agreement on Government Procurement, Chapter *Kbis* of the CCFTA, Chapter Fourteen of the CPFTA, Chapter Fourteen of the CCOFTA, Chapter Sixteen of the CPAFTA or Chapter Seventeen of the CHFTA applies.

**5. Paragraph 10(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) after taking into consideration the Act, these Regulations and, as applicable, NAFTA, the Agreement on Internal Trade, the Agreement on Government Procurement, the CCFTA, the CPFTA, the CCOFTA, the CPAFTA or the CHFTA, the Tribunal determines that the complaint has no valid basis;

**6. Section 11 of the Regulations is replaced by the following:**

**11.** If the Tribunal conducts an inquiry into a complaint, it shall determine whether the procurement was conducted in accordance with the requirements set out in whichever of NAFTA, the Agreement on Internal Trade, the Agreement on Government Procurement, the CCFTA, the CPFTA, the CCOFTA, the CPAFTA or the CHFTA applies.

**COMING INTO FORCE**

**7.** These Regulations come into force on the day on which section 31 of the *Canada-Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2014, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

liste du Canada de l'annexe *Kbis*-01.1-2 du chapitre *Kbis* de l'ALÉCC, dans la liste du Canada de l'annexe 1401.1-2 du chapitre quatorze de l'ALÉCP, dans la liste du Canada de l'annexe 1401-2 du chapitre quatorze de l'ALÉCCO, dans la liste du Canada de l'annexe 2 du chapitre seize de l'ALÉCPA ou dans la liste du Canada de l'annexe 17.2 du chapitre dix-sept de l'ALÉCH;

**2. L'alinéa 5a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas où un avis de projet de marché a été publié conformément à l'ALÉNA, à l'Accord sur le commerce intérieur, à l'Accord sur les marchés publics, à l'ALÉCC, à l'ALÉCP, à l'ALÉCCO, à l'ALÉCPA, à l'ALÉCH ou à plusieurs de ces textes, la date de publication;

**3. L'alinéa 6(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) soit porte sur l'un des aspects de nature systémique du processus des marchés publics ayant trait à un contrat spécifique et sur la conformité à l'un ou plusieurs des textes suivants : le chapitre 10 de l'ALÉNA, le chapitre cinq de l'Accord sur le commerce intérieur, l'Accord sur les marchés publics, le chapitre *Kbis* de l'ALÉCC, le chapitre quatorze de l'ALÉCP, le chapitre quatorze de l'ALÉCCO, le chapitre seize de l'ALÉCPA et le chapitre dix-sept de l'ALÉCH.

**4. L'alinéa 7(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) les renseignements fournis par le plaignant et les autres renseignements examinés par le Tribunal relativement à la plainte démontrent, dans une mesure raisonnable, que la procédure du marché public n'a pas été suivie conformément au chapitre 10 de l'ALÉNA, au chapitre cinq de l'Accord sur le commerce intérieur, à l'Accord sur les marchés publics, au chapitre *Kbis* de l'ALÉCC, au chapitre quatorze de l'ALÉCP, au chapitre quatorze de l'ALÉCCO, au chapitre seize de l'ALÉCPA ou au chapitre dix-sept de l'ALÉCH, selon le cas.

**5. L'alinéa 10a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) après avoir pris en considération la Loi et le présent règlement, ainsi que l'ALÉNA, l'Accord sur le commerce intérieur, l'Accord sur les marchés publics, l'ALÉCC, l'ALÉCP, l'ALÉCCO, l'ALÉCPA ou l'ALÉCH, selon le cas, il conclut que la plainte ne s'appuie sur aucun fondement valable;

**6. L'article 11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**11.** Lorsque le Tribunal enquête sur une plainte, il décide si la procédure du marché public a été suivie conformément aux exigences de l'ALÉNA, de l'Accord sur le commerce intérieur, de l'Accord sur les marchés publics, de l'ALÉCC, de l'ALÉCP, de l'ALÉCCO, de l'ALÉCPA ou de l'ALÉCH, selon le cas.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**7.** Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 31 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité—Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.



**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2514, following SOR/2014-222.**

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2514, à la suite du DORS/2014-222.**

Registration  
SOR/2014-224 September 26, 2014

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

## Order Amending the Import Control List

P.C. 2014-986 September 25, 2014

Whereas the Governor General in Council deems it necessary to control the importation of certain textile and apparel goods to implement an intergovernmental arrangement or commitment;

Whereas it appears to the satisfaction of the Governor in Council that it is advisable to collect information with respect to the importation of textile and apparel goods in respect of which a specified quantity is eligible each year for the rate of duty provided for in the Schedules to Annex 3.4.1 of CHFTA in accordance with Annex 3.1 of CHFTA;

And whereas it appears to the satisfaction of the Governor in Council that, for the purposes of implementing CHFTA, it is advisable to collect information with respect to the importation into Canada of textile and apparel goods referred to in section 1 of Annex 3.1 of CHFTA;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 5(1)(e), subsections 5.2(1)<sup>a</sup> and (2)<sup>a</sup> and section 6<sup>b</sup> of the *Export and Import Permits Act*<sup>c</sup>, makes the annexed *Order Amending the Import Control List*.

### ORDER AMENDING THE IMPORT CONTROL LIST

#### AMENDMENT

**1. The *Import Control List*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 86.94:**

**86.95** (1) Apparel goods that

(a) are both cut or knit to shape and sewn or otherwise assembled in Honduras from fabric or yarn produced or obtained outside Honduras and Canada;

(b) are not included in another item in this List; and

(c) are eligible for a tariff preference level benefit established in section 5 of Annex 3.1 of CHFTA.

(2) In this item, “apparel goods” means goods provided for in Chapters 61 and 62 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*.

Enregistrement  
DORS/2014-224 Le 26 septembre 2014

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

## Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée

C.P. 2014-986 Le 25 septembre 2014

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis qu'il est nécessaire de contrôler l'importation de certains produits textiles et vêtements pour mettre en œuvre un accord ou un engagement intergouvernemental;

Attendu que le gouverneur en conseil est convaincu qu'il est souhaitable d'obtenir des renseignements sur l'importation de produits textiles et vêtements dont une quantité spécifiée est susceptible chaque année de bénéficier du taux de droits prévu aux listes de l'annexe 3.4.1 de l'ALÉCH conformément à l'annexe 3.1 de celui-ci;

Attendu que le gouverneur en conseil est convaincu qu'il est souhaitable, pour la mise en œuvre de l'ALÉCH, d'obtenir des renseignements sur l'importation de produits textiles et vêtements visés à la section 1 de l'annexe 3.1 de l'ALÉCH,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 5(1)e), des paragraphes 5.2(1)<sup>a</sup> et (2)<sup>a</sup> et de l'article 6<sup>b</sup> de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*<sup>c</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*, ci-après.

### DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES D'IMPORTATION CONTRÔLÉE

#### MODIFICATION

**1. La *Liste des marchandises d'importation contrôlée*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 86.94, de ce qui suit :**

**86.95** (1) Vêtements qui, à la fois :

a) sont coupés ou façonnés et cousus ou autrement assemblés au Honduras à partir de tissus ou de fil produits ou obtenus à l'extérieur du Honduras et du Canada;

b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste;

c) sont admissibles à un avantage relatif au niveau de préférence tarifaire indiqué à la section 5 de l'annexe 3.1 de l'ALÉCH.

(2) Au présent article, « vêtements » s'entend des marchandises visées aux chapitres 61 et 62 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*.

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 14, s. 18

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 28, s. 3

<sup>c</sup> R.S., c. E-19

<sup>1</sup> C.R.C., c. 604; SOR/89-251, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 14, art. 18

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 28, art. 3

<sup>c</sup> L.R., ch. E-19

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 604; DORS/89-251, art. 1

**86.96** Fabric and made-up textile goods provided for in Chapters 51 to 55, 58, 60 and 63 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

- (a) are woven or knit in Honduras from yarn produced or obtained outside Honduras and Canada, or knit in Honduras from yarn spun in Honduras or Canada from fibre or filaments produced or obtained outside Honduras and Canada;
- (b) are not included in another item in this List; and
- (c) are eligible for a tariff preference level benefit established in section 5 of Annex 3.1 of CHFTA.

**86.97** Goods provided for in subheading 9404.90 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

- (a) are finished and cut and sewn or otherwise assembled in Honduras from fabric or yarn produced or obtained outside Honduras and Canada;
- (b) are not included in another item in this List; and
- (c) are eligible for a tariff preference level benefit established in section 5 of Annex 3.1 of CHFTA.

#### COMING INTO FORCE

**2. This Order comes into force on the day on which sections 17 to 19 of the *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act*, chapter 14 of the *Statutes of Canada, 2014*, come into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.**

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

##### Issues

As per subsection 8(1) of the *Export and Import Permits Act* (EIPA), import permits may only be issued for goods included on the *Import Control List* (ICL). Therefore, in order for Canada to implement and administer its international obligations and rights on tariff preference level (TPL) textiles and apparel goods under the Canada-Honduras Free Trade Agreement (CHFTA), and for these goods to receive preferential tariff treatment, the ICL must be amended to include the scope of the CHFTA TPL provisions on textiles and apparel prior to the entry into force of the Agreement.

##### Background

The CHFTA was signed on November 5, 2013. The *Canada–Honduras Economic Growth and Prosperity Act* (the Act) implementing the CHFTA in Canada, received Royal Assent on June 19, 2014. The Act is expected to enter into force on October 1, 2014. The benefits of the CHFTA will be broad. The Agreement includes tariff elimination and reduction obligations, comprehensive provisions with respect to investment and cross-border trade in services, government procurement, and financial services obligations.

**86.96** Tissus et articles textiles confectionnés visés aux chapitres 51 à 55, 58, 60 et 63 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

- a) sont tissés ou confectionnés au Honduras à partir de fil produit ou obtenu à l'extérieur du Honduras et du Canada, ou confectionnés au Honduras à partir de fil fabriqué au Honduras ou au Canada à partir de fibres ou de filaments produits ou obtenus à l'extérieur du Honduras et du Canada;
- b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste;
- c) sont admissibles à un avantage relatif au niveau de préférence tarifaire indiqué à la section 5 de l'annexe 3.1 de l'ALÉCH.

**86.97** Les produits visés à la sous-position 9404.90 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

- a) sont finis et coupés et cousus ou autrement assemblés au Honduras à partir de tissus ou de fil produits ou obtenus à l'extérieur du Honduras et du Canada;
- b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste;
- c) sont admissibles à un avantage relatif au niveau de préférence tarifaire indiqué à la section 5 de l'annexe 3.1 de l'ALÉCH.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur des articles 17 à 19 de la *Loi sur la croissance économique et la prospérité — Canada-Honduras*, chapitre 14 des Lois du Canada (2014), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)*

##### Enjeux

Conformément au paragraphe 8(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* (LLEI), des licences d'importation peuvent uniquement être délivrées pour les marchandises qui figurent sur la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* (LMIC). Par conséquent, afin que le Canada puisse mettre en œuvre et administrer ses obligations internationales et ses droits en ce qui concerne le niveau de préférence tarifaire (NPT) applicable aux produits textiles et vestimentaires prévu dans l'Accord de libre-échange Canada-Honduras (ALÉCH), et pour que ces marchandises puissent bénéficier d'un traitement tarifaire préférentiel, la LMIC doit être modifiée de façon à y inclure les dispositions de l'ALÉCH relatives au NPT applicable aux produits textiles et vestimentaires avant l'entrée en vigueur de l'Accord.

##### Contexte

L'ALÉCH a été signé le 5 novembre 2013. La *Loi sur la croissance économique et la prospérité — Canada-Honduras* (ci-après la Loi), qui met en œuvre l'ALÉCH au Canada, a obtenu la sanction royale le 19 juin 2014. L'entrée en vigueur de la nouvelle Loi est prévue pour le 1<sup>er</sup> octobre 2014. L'ALÉCH entraînera de nombreuses retombées. Il prévoit entre autres des obligations concernant l'élimination ou la réduction des droits de douane, des dispositions détaillées sur l'investissement, le commerce transfrontalier de services, des marchés publics, ainsi que des obligations touchant les services financiers.

A key objective of the CHFTA is to eliminate trade barriers between Canada and Honduras on most goods, including textiles and apparel. Upon entry into force of the Act, Canadian producers, manufacturers and importers will benefit from either the immediate elimination, or the phased-in reduction of tariffs, on originating and TPL-eligible textile and apparel goods (as set out in section XI of the CHFTA). Originating textile and apparel goods are goods that are wholly produced within the free trade area from material originating within the free trade area. TPL-eligible goods are goods that do not meet the requirements of the rules of origin but can still receive the same preferential tariff treatment as originating goods, up to a negotiated quantity, as long as they meet certain conditions (such as being cut, sewn, and assembled in a party from non-originating material). The negotiated quantities of TPL-eligible goods are measured in a unit used by the textile industry known as square meters equivalents (SME). The maximum quantity of textile goods under the CHFTA that is TPL-eligible is an annual quantity of one million SME. The maximum quantity of apparel goods that is TPL-eligible under the CHFTA is four million SME.

Before a TPL-eligible good may benefit from preferential tariff treatment under the CHFTA, the importing party must establish the import documentation requirements. Imports of TPL-eligible goods under Canada's free trade agreements, including the CHFTA, must be accompanied by an import permit in order to obtain preferential tariff treatment. In order to issue an import permit for the subject goods, the goods must be added to the ICL. In addition, as the quantity of goods that can receive preferential tariff access under TPL cannot surpass the negotiated quantity levels, the utilization of TPL quota must be monitored to ensure that all TPL imports are counted against TPL quota. TPL transactions must also be properly documented in case there are any discrepancies between Canada's TPL utilization numbers and that of our FTA partner. The issuance of permits also allows Canada to undertake the required monitoring and tracking of TPL utilization.

The North American Free Trade Agreement (NAFTA), the Canada-Chile Free Trade Agreement (CCFTA) and the Canada-Costa Rica Free Trade Agreement (CCRFTA) contain similar provisions for TPL-eligible textile and apparel goods which were added to the ICL prior to the entry into force of these agreements. TPL imports under the CHFTA will be subject to the identical import permit requirement already in place for TPL imports under the NAFTA, the CCFTA and the CCRFTA.

### **Objectives**

As per subsection 5.2(2) of the EIPA, it is necessary to add CHFTA TPL-eligible textiles and apparel goods to the ICL by the date of entry into force of the CHFTA. As TPL-eligible imports under the CHFTA must be accompanied by an import permit, and such permits may only be issued for goods included on the ICL, Canada's import commitments and obligations under the CHFTA for TPL textile and apparel goods cannot be administered or monitored unless the ICL includes these TPL-eligible textile and apparel

L'un des objectifs clés de l'ALÉCH est l'élimination des obstacles au commerce entre le Canada et le Honduras sur la plupart des marchandises, dont les produits textiles et vestimentaires. Lors de l'entrée en vigueur de la Loi, les producteurs, les fabricants et les importateurs canadiens profiteront de l'élimination immédiate ou de la réduction progressive des droits de douane pour les produits textiles et vestimentaires originaires et admissibles au NPT (au sens de la section XI de l'ALÉCH). Les produits textiles et vestimentaires originaires sont entièrement produits dans la zone de libre-échange, avec des matières provenant de la zone de libre-échange. Les produits admissibles au NPT ne répondent pas aux exigences des règles d'origine, mais peuvent tout de même bénéficier du même traitement tarifaire préférentiel que les produits originaires, jusqu'à une certaine quantité négociée, pourvu qu'ils respectent certaines conditions (comme avoir été coupés, cousus et assemblés sur le territoire d'une partie avec des matières non originaires). Les quantités négociées des produits admissibles au NPT sont mesurées en équivalents-mètres carrés (EMC), une unité de mesure qu'utilise l'industrie du textile. En vertu de l'ALÉCH, la quantité maximale de produits textiles admissibles au NPT est de un million d'EMC par année, tandis que la quantité maximale de produits vestimentaires admissibles au NPT est de quatre millions d'EMC.

Pour que les produits admissibles au NPT puissent bénéficier d'un traitement tarifaire préférentiel en vertu de l'ALÉCH, la partie importatrice doit d'abord établir les exigences en matière de documents d'importation. Les importations de produits admissibles au NPT en vertu des accords de libre-échange du Canada, y compris l'ALÉCH, doivent être accompagnées d'une licence d'importation afin qu'un traitement tarifaire préférentiel soit accordé. Par ailleurs, afin qu'une licence d'importation puisse être délivrée pour les produits visés, ceux-ci doivent d'abord être ajoutés à la LMIC. De plus, comme la quantité de produits pouvant bénéficier d'un traitement tarifaire préférentiel en vertu du NPT ne peut pas dépasser les niveaux négociés, les taux d'utilisation du NPT doivent faire l'objet d'une surveillance pour veiller à ce que l'ensemble des importations de produits admissibles au NPT soient comptabilisées. Les opérations relatives au NPT doivent également être correctement documentées en cas de divergence entre les taux d'utilisation du NPT du Canada et de son partenaire de libre-échange. La délivrance des licences permet également au Canada d'assurer la surveillance et le contrôle nécessaires des taux d'utilisation du NPT.

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), l'Accord de libre-échange Canada-Chili (ALÉCC) et l'Accord de libre-échange Canada-Costa Rica (ALÉCCR) comportent des dispositions similaires pour les produits textiles et vestimentaires admissibles au NPT qui ont été ajoutés à la LMIC avant leur entrée en vigueur. Les importations de produits admissibles au NPT en vertu de l'ALÉCH seront assujetties aux mêmes exigences relatives aux licences d'importation que celles qui ont déjà été établies dans le cadre de l'ALÉNA, de l'ALÉCC et de l'ALÉCCR.

### **Objectifs**

Aux termes du paragraphe 5.2(2) de la LLEI, il est nécessaire d'ajouter les produits textiles et vestimentaires admissibles au NPT au titre de l'ALÉCH à la LMIC avant l'entrée en vigueur de l'ALÉCH. Comme les importations admissibles au NPT au titre de l'ALÉCH doivent être accompagnées d'une licence d'importation et comme de telles licences ne peuvent être délivrées que pour les produits qui figurent sur la LMIC, l'administration et la surveillance des engagements et obligations du Canada en vertu de

goods. Importers will not be able to benefit from the liberalized trade provisions under the CHFTA related to TPL until these goods are added to the ICL.

### **Description**

The Order will add the CHFTA TPL-eligible textile and apparel goods to the ICL. Under Canada's free trade agreements, a TPL-eligible good must be accompanied by an import permit in order to benefit from preferential tariff treatment. Canada cannot issue import permits for goods that are not on the ICL. In order to issue an import permit for CHFTA TPL-eligible textile and apparel goods, the scope of goods covered by the CHFTA TPL provisions must first be added to the ICL prior to the entry into force of the CHFTA.

This is the same approach taken for all of Canada's free trade agreements containing TPL-eligible provisions. The scope of goods covered by TPL provisions for TPL-eligible textile and apparel goods under the NAFTA, the CCFTA and the CCRFTA were added to the ICL by the date of entry into force of these agreements.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

### **Consultation**

The CHFTA was signed on November 5, 2013. The Act implementing the CHFTA in Canada received Royal Assent on June 19, 2014. The Act is expected to enter into force on October 1, 2014. Negotiations with Honduras were concluded in 2011 and represent concrete progress under the Government's Americas Strategy.

During negotiations, officials undertook consultations with producers, industry associations, the provinces and other interested parties. With respect to the CHFTA textile and apparel TPLs, Canada's negotiators consulted with the Canadian Textile Association, the Canadian Apparel Federation and Canadian investors like Gildan Activewear (a significant Canadian investor in the textile and apparel industry in Honduras and the largest private-sector employer in Honduras). These stakeholders supported and helped develop Canada's position prior to undertaking commitments on CHFTA TPLs, recognizing that the CHFTA will provide Canadian companies with important access to a preferential tariff rate. There have been no specific consultations undertaken regarding the subsequent requirement to implement these previously consulted commitments.

### **Rationale**

Before a TPL-eligible good may benefit from preferential tariff treatment under the TPL provisions of Canada's free trade

l'ALÉCH pour ce qui est de l'importation de produits textiles et vestimentaires admissibles du NPT ne peuvent se faire que si ces produits figurent sur la LMIC. Les importateurs ne pourront bénéficier de la libéralisation des dispositions commerciales de l'ALÉCH concernant le NPT que lorsque ces produits seront ajoutés à la LMIC.

### **Description**

Le Décret vise à ajouter les produits textiles et vêtements admissibles au NPT en vertu de l'ALÉCH à la LMIC. Conformément aux accords de libre-échange du Canada, un produit admissible au NPT doit être accompagné d'une licence d'importation afin de pouvoir bénéficier d'un traitement tarifaire préférentiel. Le Canada ne peut délivrer de licences d'importation pour les produits qui ne figurent pas sur la LMIC. Par conséquent, afin qu'une licence d'importation puisse être délivrée pour les produits textiles et les vêtements admissibles au NPT en vertu de l'ALÉCH, la LMIC doit être modifiée de façon à y inclure les produits textiles et les vêtements admissibles au NPT en vertu de l'ALÉCH à la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

L'approche adoptée est la même que pour tous les autres accords de libre-échange (ALÉ) du Canada comportant des dispositions admissibles au NPT. La série de biens visés par ces dispositions pour ce qui est des produits textiles et des vêtements admissibles au NPT en vertu de l'ALÉNA, de l'ALÉCC et de l'ALÉCCR a été ajoutée à la LMIC avant l'entrée en vigueur de ces accords.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucun changement aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, puisque les coûts sont inexistantes (ou négligeables) pour les petites entreprises.

### **Consultation**

L'ALÉCH a été signé le 5 novembre 2013. La loi prévoyant sa mise en œuvre au Canada a reçu la sanction royale le 19 juin 2014. Elle doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2014. Les négociations avec le Honduras ont pris fin en 2011 et constituent une avancée concrète de la Stratégie pour les Amériques du gouvernement.

Pendant les négociations, les fonctionnaires ont consulté des producteurs, des associations de l'industrie, les provinces et d'autres parties intéressées. En ce qui concerne les NPT du textile et des articles de vêtements visés par l'ALÉCH, les négociateurs du Canada ont consulté la Canadian Textile Association, la Fédération canadienne du vêtement et des investisseurs canadiens, comme Gildan Activewear (un important investisseur canadien de l'industrie du textile et du vêtement au Honduras, et le plus gros employeur du secteur privé dans ce pays). Ces intervenants appuient la position du Canada et ont contribué à son élaboration avant que le Canada ne formule des engagements sur les NPT liés à l'ALÉCH. Ils reconnaissent que, grâce à l'ALÉCH, les entreprises auront accès à un taux tarifaire préférentiel. Aucune consultation particulière n'a été tenue concernant la mise en œuvre des engagements ayant fait l'objet de consultations auparavant.

### **Justification**

Pour qu'un bien admissible au NPT bénéficie d'un traitement tarifaire préférentiel en vertu des dispositions sur le NPT des ALÉ

agreements, including the CHFTA, the importing party must meet the import documentation requirements. In order to obtain preferential tariff treatment at Canada's border, imports falling under one of Canada's free trade agreements must be accompanied by an import permit. In addition, a permit will not be issued once the negotiated quantity of that particular TPL-eligible good has been fully utilized. As per subsection 8(1) of the EIPA, import permits may only be issued for goods included on the ICL.

Canada cannot meet its CHFTA TPL obligations without establishing the import documentation requirements. Goods covered by the CHFTA TPL provisions that are not accompanied by an import permit will be subject to the Most-Favoured Nation (MFN) tariff rate of duty.

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

Imports covered by the CHFTA TPL provisions must be accompanied by an import permit in order to benefit from CHFTA TPL preferential tariff treatment. In order to issue an import permit for the subject goods, the goods must be added to the ICL. Goods covered by the CHFTA TPL provisions that are not accompanied by an import permit will be subject to the MFN tariff rate of duty.

As with Canada's existing free trade agreements containing TPL provisions, information regarding how companies can apply for import permits will be made publicly available once the CHFTA has entered into force. This will be achieved through the posting of a Notice to Importers on the Department of Foreign Affairs, Trade and Development (DFATD) Web site. This information will also be included in a Canada Border Services Agency (CBSA) D-Memorandum, which will be made available on the CBSA Web site with a link to this document provided on the DFATD Web site. The issuance of import permits will be subject to DFATD service standards for the delivery of permits. DFATD's current service standards require that

- All non-routed permits are delivered within 15 minutes of time of application if no problems are noted with the application.
- Permits that need to be rerouted (i.e. that require assistance in order to complete the application) or which have been flagged for review are processed within four hours.
- Routine permit applications submitted by fax, mail or courier are processed within two business days of receipt.
- Routine import permit applications which cannot be completed electronically are attended to promptly and the applicant is advised of any necessary supporting documentation or information within four hours, with a view to resolving outstanding issues as expeditiously as possible.

conclus par le Canada, y compris l'ALÉCH, la partie importatrice doit se conformer aux exigences liées aux documents d'importation. Pour obtenir le traitement tarifaire préférentiel à la frontière canadienne, les importations visées par un ALÉ du Canada doivent être assorties d'une licence d'importation. Une telle licence ne sera pas accordée si toute la quantité négociée du bien admissible au NPT a déjà été écoulée. Conformément au paragraphe 8(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, les licences d'importation ne seront délivrées que pour les biens inscrits à la LIMC.

Le Canada ne peut respecter ses obligations concernant les NPT au titre de l'ALÉCH sans d'abord fixer les exigences ayant trait aux documents d'importation. Les biens visés par les dispositions sur le NPT de l'ALÉCH qui ne sont pas assortis d'une licence d'importation feront l'objet du taux tarifaire de droit de la nation la plus favorisée (NPF).

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

Les importations visées par les dispositions du NPT de l'ALÉCH doivent être assorties d'une licence d'importation pour bénéficier du traitement tarifaire préférentiel en vertu du NPT de l'ALÉCH. Pour qu'une licence puisse être délivrée, il faut que les biens figurent sur la LIMC. Les biens visés par les dispositions sur le NPT de l'ALÉCH qui ne sont pas assortis d'une licence d'importation feront l'objet du taux tarifaire de droit de la NPF.

Comme dans le cas des autres ALÉ conclus par le Canada comportant des dispositions sur le NPT, les renseignements concernant la façon dont les entreprises peuvent présenter une demande de licence seront diffusés dès que l'ALÉCH entrera en vigueur. Pour ce faire, le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD) publiera sur son site Web un avis aux importateurs. L'Agence canadienne des services frontaliers (ACSF) publiera aussi ces renseignements sur son site Web, dans un memorandum D. Le MAECD fournira également un lien vers ce document à partir de son site Web. La délivrance des licences d'importation s'effectuera en fonction des normes de services du MAECD en matière de délivrance de licences. Ces normes de services prévoient ce qui suit :

- Les licences non acheminées sont délivrées dans un délai de 15 minutes suivant la présentation de la demande, si aucun problème n'est relevé.
- Les licences qui doivent être réacheminées (par exemple pour lesquelles une assistance est nécessaire afin de terminer la demande) ou qui doivent être révisées sont traitées dans les quatre heures.
- Les demandes courantes de licence soumises par télécopieur, courrier ou service de messagerie sont traitées dans les deux jours ouvrables suivant la réception.
- Les demandes courantes de licence qui ne peuvent pas être remplies électroniquement sont traitées aussi vite que possible, et l'on doit en aviser le demandeur dans les quatre heures si des pièces justificatives ou des renseignements additionnels doivent être fournis, dans l'objectif de régler le plus rapidement possible les questions en suspens.

**Contact**

Joanne Hamilton  
Deputy Director  
Trade Controls Policy Division  
Department of Foreign Affairs, Trade and Development  
111 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
Telephone: 343-203-4365  
Email: joanne.hamilton@international.gc.ca

**Personne-ressource**

Joanne Hamilton  
Directrice adjointe  
Direction de la politique sur la réglementation commerciale  
Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada  
111, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
Téléphone : 343-203-4365  
Courriel : joanne.hamilton@international.gc.ca

Registration  
SOR/2014-225 September 26, 2014

INDUSTRIAL DESIGN ACT

**Regulations Amending the Industrial Design  
Regulations (Miscellaneous Program)**

P.C. 2014-987 September 25, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 25<sup>a</sup> of the *Industrial Design Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Industrial Design Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE INDUSTRIAL DESIGN  
REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**AMENDMENT**

1. Subsection 12(3) of the *Industrial Design Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

**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.)*

**Background**

The Canadian Intellectual Property Office (CIPO) is a special operating agency of Industry Canada and is responsible for administering Canada's system of intellectual property (IP) rights: patents, trade-marks, industrial designs, copyright and integrated circuit topographies. CIPO's mandate is to deliver high-quality and timely IP products and services to its customers and to increase the awareness, knowledge and effective use of IP by Canadians. Through these activities, the organization supports creativity, enhances innovation, and contributes to Canada's economic success.

An industrial design comprises the visual features of shape, configuration, pattern or ornament of a manufactured article. Designs increase the visual appeal and marketability of an endless variety of consumer products such as furniture, athletic footwear, medical instruments, household appliances and textiles.

In Canada, industrial designs are registered under the *Industrial Design Act*, which is administered by CIPO. An industrial design registration provides its owner with exclusive rights in the visual

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 44, s. 170

<sup>b</sup> R.S., c. I-9

<sup>1</sup> SOR/99-460

Enregistrement  
DORS/2014-225 Le 26 septembre 2014

LOI SUR LES DESSINS INDUSTRIELS

**Règlement correctif visant le Règlement sur les  
dessins industriels**

C.P. 2014-987 Le 25 septembre 2014

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 25<sup>a</sup> de la *Loi sur les dessins industriels*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les dessins industriels*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT  
SUR LES DESSINS INDUSTRIELS**

**MODIFICATION**

1. Le paragraphe 12(3) du *Règlement sur les dessins industriels*<sup>1</sup> est abrogé.

**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**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Contexte**

L'Office de la propriété intellectuelle du Canada (OPIC) est un organisme de service spécial (OSS) d'Industrie Canada (IC) qui a pour responsabilité d'administrer le régime des droits de propriété intellectuelle (PI) du Canada, c'est-à-dire les brevets, les marques de commerce, les droits d'auteur, les dessins industriels et les topographies de circuits intégrés. Il a pour mandat d'offrir rapidement des produits et des services de PI de qualité supérieure à ses clients et de sensibiliser les Canadiens à la PI, en leur faisant mieux connaître pour qu'ils puissent l'utiliser plus efficacement. Dans le cadre de ses activités, l'OPIC appuie la créativité, accroît l'innovation et contribue à l'essor économique du Canada.

On appelle dessin industriel les caractéristiques visuelles touchant la forme, la configuration, le motif ou les éléments décoratifs d'un objet fabriqué. Les dessins industriels accroissent l'intérêt visuel et le potentiel commercial d'une infinie variété de produits de consommation tels que des meubles, des chaussures de sport, des instruments médicaux, des appareils ménagers et des tissus.

Au Canada, les dessins industriels sont enregistrés en vertu de la *Loi sur les dessins industriels*, qui est appliquée par l'OPIC. L'enregistrement d'un dessin industriel donne à son propriétaire des

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 44, art. 170

<sup>b</sup> L.R., ch. I-9

<sup>1</sup> DORS/99-460



characteristics of a product, thereby preventing imitation by competitors. Furthermore, a registered design can be assigned or licensed, and can be leveraged to attract financing. Without registration, businesses have no legal protection to prevent others from making, importing, renting or selling their product designs.

In order to obtain registration, an application must be filed with CIPO. The registration process includes a search of prior art (i.e. designs already registered or made public) and an examination of the application to verify compliance with the requirements of the *Industrial Design Act* and *Industrial Design Regulations*. If the design is found to be original in comparison to prior art and meets all formal requirements, it will be registered for a maximum term of 10 years, subject to payment of a maintenance fee at the 5-year mark.

### Issues

In December 2009, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee) informed CIPO of an inconsistency between the French and English versions of paragraph 25(b) of the *Industrial Design Act*. While the English version provides for the Governor in Council to “make regulations respecting the form and contents of applications for registration of designs[...]”, the French version more strictly provides for the exclusive authority of the Governor in Council to determine the form and contents of applications: “Le gouverneur en conseil peut, par règlement: b) déterminer la forme et le contenu des demandes[...]”

The Committee then pointed out that subsection 12(3) of the *Industrial Design Regulations* prescribes the form of an application by the Commissioner of Patents in the *Canadian Patent Office Record*, which is supported by the broader English text, but not by the French text. The Committee therefore concluded that subsection 12(3) of the Regulations is invalid and requested that CIPO take steps to rectify this situation.

### Objectives

The objective of this regulatory amendment is to address the concerns raised by the Committee and remove a section of the Regulations that is deemed invalid.

### Description

To achieve the above objective, this amendment repeals subsection 12(3) of the *Industrial Design Regulations*.

### Consultation

Consultation and prepublication are not required, as this proposal is a miscellaneous amendment regulation.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as it is considered a miscellaneous amendment regulation.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as the proposed amendments are not expected to increase costs or regulatory burden on small business.

droits exclusifs sur les caractéristiques visuelles d’un produit qui empêchent ses concurrents de l’imiter. En outre, comme un dessin enregistré peut être cédé ou faire l’objet d’un permis, on peut s’en servir pour obtenir du financement. Sans enregistrement, les entreprises ne disposent d’aucune protection juridique pour empêcher des tiers de fabriquer, d’importer, de louer ou de vendre des produits découlant de leur dessin.

Pour enregistrer un dessin, il faut en faire la demande à l’OPIC. Le processus comprend une recherche d’antériorité (c’est-à-dire de dessins déjà enregistrés ou du domaine public) et un examen de la demande pour en vérifier la conformité aux exigences de la *Loi sur les dessins industriels* et du *Règlement sur les dessins industriels*. Si l’OPIC conclut que le dessin est original comparativement aux antériorités et que la demande satisfait à toutes les exigences prescrites, il enregistre le dessin pour un maximum de 10 ans, moyennant le paiement de droits de maintien après 5 ans.

### Enjeux

En décembre 2009, le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (le Comité) a informé l’OPIC d’un manque d’uniformité entre les versions française et anglaise de l’alinéa 25b) de la *Loi sur les dessins industriels*. La version anglaise stipule que le gouverneur en conseil peut « make regulations respecting the form and contents of applications for registration of designs[...] », alors que la version française est plus restrictive, en ce sens qu’elle accorde exclusivement au gouverneur en conseil le pouvoir de déterminer la forme et le contenu des demandes : « Le gouverneur en conseil peut, par règlement: b) déterminer la forme et le contenu des demandes[...] ».

Le Comité a ensuite fait remarquer que le paragraphe 12(3) du *Règlement sur les dessins industriels* stipule que la demande est déposée « dans le format que le commissaire précise dans la *Gazette du Bureau des brevets* », ce que confirme le libellé général de la version anglaise, mais non celui de la version française. Le Comité a donc conclu que le paragraphe 12(3) du Règlement était invalide et a demandé que l’OPIC fasse le nécessaire pour remédier à la situation.

### Objectifs

Les modifications réglementaires visent à donner suite aux préoccupations soulevées par le Comité et à éliminer une partie du Règlement jugée invalide.

### Description

Pour atteindre l’objectif précité, cette modification abroge le paragraphe 12(3) du *Règlement sur les dessins industriels*.

### Consultation

Il n’est pas nécessaire de mener des consultations ou de faire une publication préalable, puisque la proposition est un règlement correctif.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisqu’il s’agit d’un règlement correctif.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les modifications proposées ne devraient faire augmenter ni les coûts, ni le fardeau réglementaire des petites entreprises.

**Rationale**

During the Committee's initial review of the *Industrial Design Act* and *Industrial Design Regulations*, it made the recommendation that amending paragraph 25(b) of the Act to say "par règlement: régir la forme et le contenu des demandes[...]" would harmonize the English and French versions of the text.

In April 2010, CIPO informed the Committee of its intent to amend the French text of paragraph 25(b) of the Act by replacing the word "déterminer" with the word "régir," and to include this in the next set of amendments to the Act, as per the Committee's recommendation. In response to subsequent communications from the Committee about timing, CIPO indicated that it was not feasible to amend paragraph 25(b) independently of a series of other amendments being planned to modernize the Act, and that a specific date for proceeding with an amendment package could not be provided since the analysis was at a preliminary stage.

CIPO is of the view that to otherwise amend the Act to correct this one inconsistency is not feasible at this moment. CIPO has, however, determined that removing subsection 12(3) would have no impact on the effectiveness of the Regulations, but still satisfy the Committee's concerns.

The purpose of subsection 12(3) to provide for industrial design applications to be filed electronically is already handled by subsection 3(6) in the "Correspondence" section of the Regulations, which allows for the filing of correspondence (which encompasses industrial design applications) by electronic means of transmission. A review by CIPO of the Regulations indicates that a repeal of subsection 12(3) would have virtually no practical effect on industrial design applicants or on the Office's administration of the Act.

**Implementation, enforcement and service standards**

Enforcement and compliance provisions will be unchanged as a result of the proposed regulatory amendment. Accordingly, there is no new compliance and enforcement provisions and no additional costs required to monitor and enforce this regulatory change.

**Contact**

Brittany Stief  
Policy Analyst  
Copyright and Industrial Design Branch  
Canadian Intellectual Property Office  
Industry Canada  
50 Victoria  
Place du Portage, Phase I  
Gatineau, Quebec  
K1A 0C9  
Telephone: 819-953-1601  
Fax: 819-953-6977

**Justification**

Au cours de son examen initial de la Loi et du Règlement, le Comité a recommandé de modifier l'alinéa 25b) de la Loi pour qu'on y lise « par règlement : régir la forme et le contenu des demandes[...] », ce qui permettrait d'harmoniser les deux versions.

En avril 2010, l'OPIC a informé le Comité de son intention de modifier la version française de l'alinéa 25b) de la Loi en remplaçant le mot « déterminer » par le mot « régir » et d'inclure ce nouveau libellé dans la prochaine série de modifications de la Loi, comme le Comité le lui avait recommandé. En réponse aux communications ultérieures du Comité sur le moment d'apporter cette modification à l'alinéa 25b), l'OPIC a déclaré qu'il n'était pas possible de le faire indépendamment de la série d'autres modifications envisagées pour moderniser la Loi et qu'il ne pouvait pas prédire le moment où l'ensemble des modifications seront apportées, puisque l'analyse n'en était qu'à l'étape préliminaire.

L'OPIC est d'avis qu'il n'est pas possible de modifier la Loi maintenant pour corriger ce seul manque d'uniformité. Toutefois, l'OPIC a déterminé que l'élimination du paragraphe 12(3) n'aurait aucune incidence sur l'efficacité du Règlement, mais que cela répondrait aux préoccupations du Comité.

L'objet du paragraphe 12(3), c'est-à-dire le dépôt sur support électronique des demandes relatives à des dessins industriels, est déjà visé au paragraphe 3(6) du Règlement, dans la section « Correspondance », qui permet la communication de la correspondance (y compris les demandes relatives à des dessins industriels) par transmission électronique. De plus, l'examen qu'a fait l'OPIC du Règlement révèle que l'abrogation du paragraphe 12(3) n'aurait pratiquement aucun effet sur les demandeurs de brevets de dessins industriels ou sur sa manière d'administrer la Loi.

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

La modification réglementaire proposée ne change en rien les dispositions relatives à l'application de la loi et à la conformité. Par conséquent, comme on n'ajoute pas de nouvelles dispositions de cet ordre, on n'aura pas besoin de fonds additionnels pour introduire ce changement et pour en surveiller l'application.

**Personne-ressource**

Brittany Stief  
Agente d'analyse des politiques  
Direction du droit d'auteur et des dessins industriels  
Bureau de la propriété intellectuelle du Canada  
Industrie Canada  
50, rue Victoria  
Place du Portage, Phase I  
Gatineau (Québec)  
K1A 0C9  
Téléphone : 819-953-1601  
Télécopieur : 819-953-6977

Registration  
SI/2014-76 October 8, 2014

Enregistrement  
TR/2014-76 Le 8 octobre 2014

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**British Columbia Indemnity Interest Remission Order (HST)**

**Décret de remise relatif aux intérêts sur l'indemnité de la Colombie-Britannique (TVH)**

P.C. 2014-939 September 18, 2014

C.P. 2014-939 Le 18 septembre 2014

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Finance and of the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *British Columbia Indemnity Interest Remission Order (HST)*.

Sur recommandation du Conseil du Trésor et du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise relatif aux intérêts sur l'indemnité de la Colombie-Britannique (TVH)*, ci-après.

**BRITISH COLUMBIA INDEMNITY INTEREST REMISSION ORDER (HST)**

**DÉCRET DE REMISE RELATIF AUX INTÉRÊTS SUR L'INDEMNITÉ DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE (TVH)**

Remission of interest

1. (1) Remission is granted to British Columbia of the interest payable under subsection 155.1(1) of the *Financial Administration Act* in respect of the province's obligation under the *Comprehensive Integrated Tax Coordination Agreement* between the Government of Canada and the Government of British Columbia to indemnify Her Majesty in right of Canada in an amount equal to the assistance amount of \$1,599,000,000 received by the province under that agreement.

1. (1) Est accordée à la Colombie-Britannique remise des intérêts payables aux termes du paragraphe 155.1(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* relativement à l'obligation de cette province, prévue par l'*Entente intégrée globale de coordination fiscale* conclue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique, de verser à Sa Majesté chef du Canada une indemnité égale au montant d'aide de 1 599 000 000 \$ qu'elle a reçu aux termes de cette entente.

Remise des intérêts

Condition

(2) Remission is granted on condition that the amount of the indemnity referred to in subsection (1) be paid in five equal payments of \$319,800,000, with the first and second payments having been made on March 30, 2012 and March 28, 2013 respectively, and the third, fourth and fifth payments to be made on or before March 28, 2014, March 27, 2015 and March 25, 2016, respectively.

(2) La remise est accordée à la condition que l'indemnité visée au paragraphe (1) soit versée en cinq paiements égaux de 319 800 000 \$, le premier et le deuxième ayant été faits le 30 mars 2012 et le 28 mars 2013, respectivement, et le troisième, le quatrième et le cinquième étant faits au plus tard le 28 mars 2014, le 27 mars 2015 et le 25 mars 2016, respectivement.

Condition

Partial remission

2. If a payment is not made on or before the date that is specified in subsection 1(2), remission is granted to British Columbia of the interest payable under subsection 155.1(1) of the *Financial Administration Act*, in respect of the province's obligation referred to in subsection 1(1), that is attributable to the period that begins on March 28, 2012 and ends on the day before the date specified in subsection 1(2) in respect of the first missed payment.

2. En cas d'omission de faire un paiement au plus tard à la date d'échéance fixée au paragraphe 1(2), il est accordé à la Colombie-Britannique remise des intérêts payables aux termes du paragraphe 155.1(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, relativement à l'obligation de cette province mentionnée au paragraphe 1(1), et qui sont attribuables à la période commençant le 28 mars 2012 et se terminant la veille de la date d'échéance, fixée au paragraphe 1(2), du premier paiement manqué.

Remise partielle

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

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

The annexed *British Columbia Indemnity Interest Remission Order (HST)* provides for the remission to the Province of British Columbia of the interest payable by the Province, under subsection 155.1(1) of the *Financial Administration Act*, in respect of British Columbia's obligation, under the *Comprehensive Integrated Tax Coordination Agreement (CITCA)* between the Government of Canada and the Government of British Columbia, to indemnify Canada in an amount equal to the \$1,599 million of transitional assistance provided by the Government of Canada to the Province of British Columbia under the CITCA.

**Objective**

To serve the public interest.

**Background**

British Columbia received \$1,599 million in transitional assistance for the adoption of the Harmonized Sales Tax (HST) under the CITCA. A key requirement under the CITCA is that the Agreement not be terminated before July 1, 2015, the fifth anniversary of the implementation of the HST. However, the Government of British Columbia took the decision to exit the HST and reinstate a provincial sales tax effective April 1, 2013 (i.e. earlier than the required five-year commitment period). This decision constituted a material breach of the CITCA. British Columbia's decision to exit the HST on April 1, 2013, has led to the obligation for the Province to repay the transitional assistance amount as an indemnity to Canada under the CITCA. British Columbia and Canada have agreed to a repayment schedule. By this Order, Canada agrees not to charge any interest over the repayment period, as long as the required payments are made by the Province in accordance with the agreed upon repayment schedule.

**Implications**

The cost of this Remission Order is estimated to be \$136 million over the five-year repayment schedule.

**Departmental contact**

Terence Brown  
Sales Tax Division  
Department of Finance  
L'Esplanade Laurier  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-992-4384

**NOTE EXPLICATIVE***(Cette note ne fait pas partie du Décret.)***Proposition**

Le Décret de remise relatif aux intérêts sur l'indemnité de la Colombie-Britannique (TVH), ci-annexé, permet d'accorder une remise à la Colombie-Britannique des intérêts payables par la province en vertu du paragraphe 155.1(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* relativement à l'obligation de cette province, prévue par l'*Entente intégrée globale de coordination fiscale (EIGCF)* conclue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique, de verser au Canada une indemnité égale à l'aide de transition de 1 599 millions de dollars que le gouvernement du Canada a accordée à cette province aux termes de l'EIGCF.

**Objectif**

Servir l'intérêt public.

**Contexte**

En vertu de l'EIGCF, la Colombie-Britannique a reçu une aide de transition de 1 599 millions de dollars pour faciliter l'adoption de la taxe de vente harmonisée (TVH). L'une des dispositions clés de l'EIGCF prévoit qu'il ne peut être mis fin à l'entente avant le 1<sup>er</sup> juillet 2015, date du cinquième anniversaire de la mise en œuvre de la TVH. Or, le gouvernement de la Colombie-Britannique a décidé de se retirer du régime de la TVH et de rétablir une taxe de vente provinciale à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013 (soit avant l'expiration de la période d'engagement requis de cinq ans). Cette décision constitue une violation substantielle de l'EIGCF. La décision de la Colombie-Britannique de se retirer du régime de la TVH le 1<sup>er</sup> avril 2013 a mené à l'obligation pour la province de rembourser cette somme en tant qu'indemnité au Canada en vertu de l'EIGCF. La Colombie-Britannique et le Canada ont convenu d'un calendrier étalant le remboursement. Par le Décret, le Canada accepte de ne pas exiger d'intérêts relativement à la période fixée pour le remboursement, tant que les paiements requis sont effectués par la province selon le calendrier convenu.

**Répercussions**

Le coût du Décret est de l'ordre de 136 millions de dollars sur la période de cinq ans du calendrier convenu pour les remboursements.

**Personne-ressource du ministère**

Terence Brown  
Division de la taxe de vente  
Ministère des Finances  
L'Esplanade Laurier  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-992-4384

## Registration

SI/2014-77 October 8, 2014

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Yolande Laurence Remission Order**

P.C. 2014-952 September 18, 2014

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the amounts is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits the amount of \$5,069.81 paid or payable by Yolande Laurence, as repayment of Canada child tax benefits under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup>, with respect to the 2004, 2005 and 2006 base taxation years, and \$250, paid or payable by her, as repayment of an energy cost benefit under the *Energy Costs Assistance Measures Act*<sup>d</sup>, with respect to the 2004 base taxation year.

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

The Order remits \$5,069.81 with respect to Canada child tax benefits and \$250 with respect to the energy cost benefit received by Yolande Laurence in error, to which she was not entitled. The remission is based on incorrect action on the part of federal government officials.

## Enregistrement

TR/2014-77 Le 8 octobre 2014

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Décret de remise visant Yolande Laurence**

C.P. 2014-952 Le 18 septembre 2014

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que le recouvrement en est injuste, fait remise à Yolande Laurence de la somme de 5 069,81 \$, payée ou à payer par elle à titre de prestation fiscale canadienne pour enfants qu'elle a à rembourser pour les années de base 2004, 2005 et 2006 en application de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>, et de la somme de 250 \$, payée ou à payer par elle, à titre de prestation liée au coût de l'énergie qu'elle a à rembourser pour l'année de base 2004 en application de la *Loi sur les mesures d'aide liées au coût de l'énergie*<sup>d</sup>.

**NOTE EXPLICATIVE***(Cette note ne fait pas partie du Décret.)*

Le Décret fait remise de la somme de 5 069,81 \$ au titre de la prestation fiscale canadienne pour enfants et la somme de 250 \$ au titre de la prestation liée au coût de l'énergie qui ont été versées par erreur à Yolande Laurence alors qu'elle n'y avait pas droit. La remise se fonde sur une mesure erronée prise par des fonctionnaires fédéraux.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)<sup>b</sup> R.S., c. F-11<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Supp.)<sup>d</sup> S.C. 2005, c. 49<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)<sup>b</sup> L.R., ch. F-11<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)<sup>d</sup> L.C. 2005, ch. 49

## Registration

SI/2014-79 October 8, 2014

ECONOMIC ACTION PLAN 2014 ACT, NO. 1

**Order Fixing October 12, 2014 as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force**

P.C. 2014-973 September 25, 2014

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendations of the Minister of Employment and Social Development and the Minister of Labour, pursuant to section 251 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2014, fixes October 12, 2014 as the day on which sections 242 to 248 and 250 of that Act come into force.

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

The Order in Council (the Order) fixes October 12, 2014, as the day on which sections 242 to 248 and 250 of the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* come into force.

**Objective**

The objective of the Order is to bring into force amendments to the *Employment Insurance Act* (EI Act) enhancing the flexibility to access Employment Insurance (EI) sickness benefits for claimants who fall ill or are injured while in receipt of compassionate care benefits (CCB) or parents of critically ill children (PCIC) benefits.

The Order also brings into force amendments to Part III of the *Canada Labour Code* (CLC) ensuring that leave provisions contained in the CLC are fully aligned with the associated EI special benefits.

**Background**

Since the coming into force of certain provisions of the *Helping Families in Need Act* (HFNA) in March 2013, EI claimants in receipt of parental benefits can interrupt their claim to access sickness benefits if they fall ill or are injured, without having to meet the “otherwise available for work” requirement to access sickness benefits. If applicable, claimants could also potentially resume collecting their parental benefits. By making this change, the Government of Canada recognized, effective March 24, 2013, that a sick parent may not be able to take care of and bond with their child, which is the purpose of parental benefits.

CCB and PCIC benefits are of a similar nature to parental benefits in that the claimant receives temporary income support to take care of a vulnerable family member. More specifically, CCB are payable to eligible persons who have to be away from work temporarily to provide care or support to a family member who is gravely ill and at significant risk of death within 26 weeks. PCIC

## Enregistrement

TR/2014-79 Le 8 octobre 2014

LOI N° 1 SUR LE PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE DE 2014

**Décret fixant au 12 octobre 2014 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi**

C.P. 2014-973 Le 25 septembre 2014

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et de la ministre du Travail et en vertu de l'article 251 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, chapitre 20 des Lois du Canada (2014), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 12 octobre 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 242 à 248 et 250 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE***(Cette note ne fait pas partie du Décret.)***Proposition**

Le Décret fixe au 12 octobre 2014 la date d'entrée en vigueur des articles 242 à 248 et 250 de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*.

**Objectif**

Le Décret a pour but de faire entrer en vigueur les modifications à la *Loi sur l'assurance-emploi* (Loi sur l'AE) visant à accroître la souplesse en matière d'accès aux prestations de maladie de l'assurance-emploi (AE) pour les personnes qui tombent malades ou qui se blessent alors qu'elles reçoivent des prestations de soignant (PS) ou des prestations pour les parents d'enfants gravement malades (PPEGM).

Le Décret vise également à faire entrer en vigueur les modifications à la partie III du *Code canadien du travail* (CCT) qui veillent à ce que les dispositions en matière de congés du CCT s'harmonisent intégralement avec les prestations spéciales prévues de l'AE.

**Contexte**

Depuis l'entrée en vigueur en mars 2013 de certaines dispositions de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*, les personnes qui touchent des prestations parentales de l'AE peuvent interrompre le versement de leurs prestations pour se prévaloir des prestations de maladie si elles tombent malades ou se blessent, et ce, sans avoir à satisfaire l'exigence d'être « sans cela disponible pour travailler » pour avoir droit aux prestations de maladie. Les prestataires, le cas échéant, peuvent également reprendre leur versement de leurs prestations parentales. En apportant ce changement, le gouvernement du Canada a reconnu, et ce, en vigueur depuis le 24 mars 2013, qu'un parent malade peut ne pas être en mesure de prendre soin de son enfant et d'établir un lien affectif avec lui, ce qui est l'objectif des prestations parentales.

Les PS et les PPEGM sont de nature semblable aux prestations parentales, en ce sens que les prestataires obtiennent un soutien du revenu temporaire pour prendre soin d'un membre vulnérable de la famille. Plus précisément, les PS sont versées aux personnes admissibles qui doivent s'absenter temporairement du travail afin d'offrir des soins ou du soutien à un membre de la famille qui

benefits are payable to eligible parents who have to be away from work to provide care or support to their critically ill or injured child under the age of 18.

Considering the difficult circumstances CCB and PCIC benefits claimants face during their claim, the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1*, which received Royal Assent on June 19, 2014, amended the EI Act to allow individuals to interrupt their claim for CCB or PCIC benefits to access sickness benefits should they become ill or injured. If applicable, claimants could also potentially resume collecting their CCB or PCIC benefits. This change builds on the flexibility offered to parental benefits claimants through the HFNA, by recognizing that, when a person is sick or injured, he or she may not be able to provide care or support to their gravely ill family member or critically ill child. The change applies to all EI eligible claimants, including self-employed persons who have opted into the EI program.

The *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* also amended Part III of the CLC to allow federally regulated employees to interrupt compassionate care leave, leave related to critical illness of a child and leave related to death or disappearance of a child to gain access to sick leave or work-related illness and injury leave.

These amendments ensure that federally regulated employees' jobs are protected if they wish to interrupt and postpone their compassionate care leave, leave related to critical illness of a child and leave related to death or disappearance of a child to gain access to sick leave or work-related illness and injury leave.

These amendments align the provisions of compassionate care leave and leave related to critical illness under the CLC with CCB and PCIC benefits under the EI Act. They also align the provisions of leave related to death or disappearance of a child under the CLC with the terms and conditions of payments for the federal income support for parents of murdered or missing children grant.

### **Implications**

The amendments to the EI Act will strengthen the support provided to Canadians who have to be away from work temporarily to take care of a gravely ill family member or a critically ill child and who themselves become sick or injured. This change is consistent with the recent flexibility granted to parental benefits claimants. In addition, combined with job protection provided through Part III of the CLC, the change will strengthen labour force attachment of workers who often face challenges in balancing their work and caregiving responsibilities, and who may otherwise withdraw from the labour force.

Consequential technical amendments to the *Employment Insurance Regulations* and *Employment Insurance (Fishing) Regulations* are required to align the Regulations with the specific amendments made to the EI Act to ensure that all claimants in receipt of CCB or PCIC benefits can benefit from this flexibility. To ensure

présente un risque important de décès dans les 26 semaines suivantes. Quant aux PPEGM, elles sont versées aux parents admissibles qui doivent s'absenter de leur travail pour prendre soin ou fournir du soutien à leur enfant gravement malade ou grièvement blessé âgé de moins de 18 ans.

Vu les circonstances difficiles que connaissent les personnes qui touchent des PS et des PPEGM lors de leur période de prestations, la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014*, qui a reçu la sanction royale le 19 juin 2014, a modifié la Loi sur l'AE pour permettre aux prestataires d'interrompre le versement de leurs PS ou leurs PPEGM, afin d'avoir droit aux prestations de maladie s'ils tombent malades ou se blessent. Les prestataires, le cas échéant, pourraient également reprendre le versement de leurs PS ou leurs PPEGM. Ce changement s'appuie sur la souplesse offerte aux personnes qui touchent des prestations parentales dans le cadre de la *Loi visant à aider les familles dans le besoin*, en reconnaissant le fait que lorsqu'une personne est malade ou blessée, elle peut ne pas être en mesure de prodiguer des soins ou d'offrir un soutien à un membre de la famille gravement malade ou à leur enfant gravement malade. Le changement s'applique à tous les prestataires admissibles à l'AE, y compris les travailleurs indépendants qui ont choisi de participer au régime d'AE.

La *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014* a également modifié la partie III du CCT pour permettre aux employés assujettis à la réglementation fédérale d'interrompre leur congé de soignant, congé en cas de maladie grave d'un enfant, ou congé en cas de décès ou de disparition d'un enfant afin d'avoir accès au congé de maladie ou au congé en cas d'accidents et de maladies professionnelles.

Ces modifications veillent à ce que l'emploi des employés assujettis à la réglementation fédérale soit protégé au cas où ils souhaiteraient interrompre et reporter leur congé de soignant, congé en cas de maladie grave d'un enfant, ou congé en cas de décès ou de disparition d'un enfant afin d'avoir accès au congé de maladie ou au congé en cas d'accidents et de maladies professionnelles.

Ces modifications viennent harmoniser les dispositions relatives au congé de soignant et du congé en cas de maladie grave du CCT avec les PS et les PPEGM prévus aux termes de la Loi sur l'AE. Également, elles harmonisent les dispositions relatives au congé lié au décès ou à la disparition d'un enfant du CCT avec les modalités et conditions de paiements prévues dans le cadre du soutien du revenu fédéral pour les parents d'enfants assassinés ou disparus.

### **Répercussions**

Les modifications à la Loi sur l'AE renforceront l'appui du gouvernement fédéral aux Canadiens qui doivent s'absenter temporairement du travail pour prendre soin d'un membre de la famille gravement malade ou d'un enfant gravement malade et qui tombent eux-mêmes malades ou se blessent. Ces modifications vont dans le même sens que la souplesse récemment accordée aux personnes qui touchent des prestations parentales. De plus, lorsque jumelée à la protection des emplois prévue par la partie III du CCT, la modification améliorera la participation au marché du travail des travailleurs qui éprouvent souvent de la difficulté à concilier leur travail et leurs responsabilités d'aidants auprès de leur famille, et qui pourraient dans le cas contraire se retirer de la population active.

Des modifications techniques corrélatives au *Règlement sur l'assurance-emploi* et au *Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)* sont nécessaires pour rendre conforme les règlements avec les modifications spécifiques apportées à la Loi sur l'AE pour veiller à ce que toutes les personnes qui touchent des PS ou des PPEGM

smooth implementation of the change, the coming into force of the consequential regulatory amendments would be aligned with the EI Act amendments on October 12, 2014.

Approximately 300 claimants per year are expected to benefit from the change, with associated EI program costs estimated at \$1.2 million. From a gender perspective, this change is expected to affect more women than men, as they are more likely to be primary caregivers and leave the labour force because of caregiving responsibilities. In addition, women consistently represent about three quarters of all CCB claimants, and it is expected that they will claim the new PCIC benefit in greater proportion than men.

### **Consultation**

The legislative amendments were debated in Parliament through the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* and no amendments were recommended.

### **Departmental contacts**

Annette Ryan  
Director General  
Employment Insurance Policy  
Skills and Employment Branch  
Employment and Social Development Canada  
140 Promenade du Portage  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J9  
Telephone: 819-654-3056  
Fax: 819-934-6631  
Email: annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Anthony Giles  
Director General  
Strategic Policy, Analysis, and Workplace Information  
Labour Program  
Employment and Social Development Canada  
165 De l'Hôtel-de-Ville Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J2  
Telephone: 819-654-4282  
Fax: 819-994-0165  
Email: anthony.giles@labour-travail.gc.ca

puissent profiter de cette souplesse. Pour veiller à ce que la mise en vigueur s'effectue sans heurts, l'entrée en vigueur des modifications réglementaires corrélatives est prévue pour le 12 octobre 2014, soit à la même date que les modifications à la Loi sur l'AE.

Environ 300 prestataires par année devraient tirer profit du changement, et les coûts pour le régime d'AE ont été estimés à 1,2 million de dollars. Du point de vue de la spécificité tenant compte des différences entre les sexes, les répercussions du changement devraient être plus importantes pour les femmes que les hommes, car elles sont plus souvent les principales aides-soignantes et sont davantage susceptibles de quitter la population active en raison de leurs responsabilités familiales. De plus, les femmes représentent environ trois quarts des personnes qui touchent des PS, et ce, d'une manière constante au fil du temps. On s'attend à ce qu'elles présentent des demandes pour des PPEGM en plus grande proportion que les hommes.

### **Consultation**

Les modifications législatives ont fait l'objet d'un débat au Parlement par l'entremise de la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014* et aucune modification n'a été recommandée.

### **Personnes-ressources du ministère**

Annette Ryan  
Directrice générale  
Politique de l'assurance-emploi  
Direction générale des compétences et de l'emploi  
Emploi et Développement social Canada  
140, promenade du Portage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J9  
Téléphone : 819-654-3056  
Télécopieur : 819-934-6631  
Courriel : annette.ryan@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Anthony Giles  
Directeur général  
Politique stratégique, de l'analyse et de l'information sur le milieu de travail  
Programme du travail  
Emploi et Développement social Canada  
165, rue de l'Hôtel-de-Ville  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J2  
Téléphone : 819-654-4282  
Télécopieur : 819-994-0165  
Courriel : anthony.giles@labour-travail.gc.ca



Registration  
SI/2014-80 October 8, 2014

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Proclamation Designating “Fire Prevention Week”**

DAVID JOHNSTON  
[L.S.]

CANADA

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories, QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these Presents shall come or whom the same may in anyway concern,

*Greeting:*

WILLIAM PENTNEY  
*Deputy Attorney General of Canada*

A PROCLAMATION

Whereas many dedicated citizens have joined with volunteer, professional and industrial fire safety personnel as “Partners in Fire Prevention” in a relentless effort to minimize loss to life, destruction of property and damage to the environment;

And whereas it is desirable that information on fire causes and recommended preventive measures be disseminated during a specific period of the year;

And whereas the 2014 fire prevention theme for this period is:

“FIRE PREVENTION WEEK – WORKING SMOKE  
ALARMS SAVES LIVES – TEST YOURS  
EVERY MONTH!”.

Now know you that WE, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, have thought fit to designate and do designate the week commencing SUNDAY, THE FIFTH OF OCTOBER, AND ENDING ON SATURDAY, THE ELEVENTH OF OCTOBER, in the present year as

“FIRE PREVENTION WEEK”

and further, in appreciation of the many services rendered by the members of the Fire Service of Canada, that SATURDAY the ELEVENTH OF OCTOBER be designated as FIRE SERVICE RECOGNITION DAY.

And WE do recommend to all Our Loving Subjects that during Fire Prevention Week, federal, provincial and municipal authorities intensify their fire prevention activities.

Of all which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be affixed to it. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved David

Enregistrement  
TR/2014-80 Le 8 octobre 2014

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

**Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies »**

DAVID JOHNSTON  
[S.L.]

CANADA

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu’elles peuvent de quelque manière concerner,

*Salut :*

*Le sous-procureur général du Canada*  
WILLIAM PENTNEY

PROCLAMATION

Attendu que de nombreux citoyens dévoués ont épousé la cause des sapeurs-pompiers bénévoles et des services d’incendie professionnels et industriels en qualité de « partenaires dans la prévention des incendies » afin de réduire au minimum les pertes de vie, la destruction de biens et le dommage à l’environnement;

Attendu l’opportunité de diffuser, pendant une période déterminée de l’année, des renseignements sur les causes des incendies et les mesures préventives recommandées;

Attendu que le thème de la prévention des incendies en 2014 est « SEMAINE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES – LES DÉTECTEURS DE FUMÉE QUI FONCTIONNENT SAUVENT DES VIES : VÉRIFIEZ LE VÔTRE TOUS LES MOIS! ».

Sachez donc maintenant que, sur et avec l’avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous avons cru bon de désigner et Nous désignons à titre de

« SEMAINE DE LA PRÉVENTION DES INCENDIES »

la semaine commençant le DIMANCHE CINQ OCTOBRE, et se terminant le SAMEDI ONZE OCTOBRE, de la présente année; de plus, Nous décrétons que le SAMEDI ONZE OCTOBRE est désigné JOUR EN HOMMAGE AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ-INCENDIE en reconnaissance des nombreux bienfaits que les services d’incendie du Canada rendent à la collectivité.

Et NOUS recommandons à tous Nos féaux sujets que, durant cette semaine, les services fédéraux, provinciaux et municipaux intensifient leurs activités de prévention contre l’incendie.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont tenus de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait délivrer Nos présentes lettres patentes et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston,

Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this twenty-sixth day of September in the year of Our Lord two thousand and fourteen and in the sixty-third year of Our Reign.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-sixième jour de septembre de l'an de grâce deux mille quatorze, soixante-troisième de Notre règne.

By Command,  
JOHN KNUBLEY  
*Deputy Registrar General of Canada*

Par ordre,  
*Le sous-registraire général du Canada*  
JOHN KNUBLEY

GOD SAVE THE QUEEN

DIEU SAUVE LA REINE

**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/2014-204	2014-934	Foreign Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations .....	2368
SOR/2014-205		Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Marking of Imported Goods Regulations.....	2374
SOR/2014-206		Canadian Heritage	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act.....	2377
SOR/2014-207	2014-935	Environment	Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations .....	2381
SOR/2014-208	2014-936	Indian Affairs and Northern Development	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act.....	2452
SOR/2014-209	2014-937	Finance	Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014-3 (Splatsin).....	2456
SOR/2014-210	2014-938	Transport	Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations .....	2459
SOR/2014-211	2014-971	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities.....	2476
SOR/2014-212	2014-974	Foreign Affairs	Regulations Amending the United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations .....	2477
SOR/2014-213	2014-975	Foreign Affairs	Regulations Implementing the United Nations Resolution on Yemen.....	2484
SOR/2014-214	2014-976	Employment and Social Development	Regulations Amending the Employment Insurance Regulations.....	2492
SOR/2014-215	2014-977	Employment and Social Development	Regulations Amending the Employment Insurance (Fishing) Regulations .....	2496
SOR/2014-216	2014-978	Finance	M/T Kometik and M/T Mattea Repair or Alteration Remission Order, 2014.....	2500
SOR/2014-217	2014-979	Finance	CHFTA Rules of Origin Regulations.....	2503
SOR/2014-218	2014-980	Finance	CHFTA Rules of Origin for Casual Goods Regulations.....	2507
SOR/2014-219	2014-981	Finance	CHFTA Tariff Preference Regulations.....	2508
SOR/2014-220	2014-982	Finance	CHFTA Sugar Aggregate Quantity Limit Order.....	2510
SOR/2014-221	2014-983	Finance	Imports of Certain Textile and Apparel Goods from Honduras Customs Duty Remission Order .....	2512
SOR/2014-222	2014-984	Finance	Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Regulations .....	2514
SOR/2014-223	2014-985	Finance	Regulations Amending the Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations .....	2517
SOR/2014-224	2014-986	Foreign Affairs	Order Amending the Import Control List .....	2520
SOR/2014-225	2014-987	Industry	Regulations Amending the Industrial Design Regulations (Miscellaneous Program).....	2526
SI/2014-76	2014-939	Finance Treasury Board	British Columbia Indemnity Interest Remission Order (HST).....	2529
SI/2014-77	2014-952	National Revenue Treasury Board	Yolande Laurence Remission Order .....	2531
SI/2014-79	2014-973	Employment and Social Development Labour	Order Fixing October 12, 2014 as the Day on which Certain Sections of the Economic Action Plan 2014 Act, No. 1 Come into Force.....	2532
SI/2014-80		Employment and Social Development Labour	Proclamation Designating “Fire Prevention Week” .....	2535

INDEX	SOR: SI:	Statutory Instruments (Regulations) 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	
British Columbia Indemnity Interest Remission Order (HST) ..... Financial Administration Act	SI/2014-76	08/10/14	2529	n	
Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations — Regulations Amending ..... Canadian International Trade Tribunal Act	SOR/2014-223	26/09/14	2517		
Canadian International Trade Tribunal Regulations — Regulations Amending..... Canadian International Trade Tribunal Act	SOR/2014-222	26/09/14	2514		
Certain Regulations Made Under the Broadcasting Act — Regulations Amending ..... Broadcasting Act	SOR/2014-206	17/09/14	2377		
CHFTA Rules of Origin for Casual Goods Regulations ..... Customs Tariff	SOR/2014-218	26/09/14	2507	n	
CHFTA Rules of Origin Regulations ..... Customs Tariff	SOR/2014-217	26/09/14	2503	n	
CHFTA Sugar Aggregate Quantity Limit Order ..... Customs Tariff	SOR/2014-220	26/09/14	2510	n	
CHFTA Tariff Preference Regulations ..... Customs Tariff	SOR/2014-219	26/09/14	2508	n	
Employment Insurance (Fishing) Regulations — Regulations Amending ..... Employment Insurance Act	SOR/2014-215	26/09/14	2496		
Employment Insurance Regulations — Regulations Amending..... Employment Insurance Act	SOR/2014-214	26/09/14	2492		
Import Control List — Order Amending ..... Export and Import Permits Act	SOR/2014-224	26/09/14	2520		
Imports of Certain Textile and Apparel Goods from Honduras Customs Duty Remission Order..... Customs Tariff	SOR/2014-221	26/09/14	2512	n	
Industrial Design Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending ..... Industrial Design Act	SOR/2014-225	26/09/14	2526		
M/T Kometik and M/T Mattea Repair or Alteration Remission Order, 2014..... Customs Tariff	SOR/2014-216	26/09/14	2500	n	
Marking of Imported Goods Regulations — Regulations Amending..... Customs Tariff	SOR/2014-205	17/09/14	2374		
Order Fixing October 12, 2014 as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force ..... Economic Action Plan 2014 Act, No. 1	SI/2014-79	08/10/14	2532		
Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations — Regulations Amending ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2014-207	19/09/14	2381		
Proclamation Designating “Fire Prevention Week” ..... Other Than Statutory Authority	SI/2014-80	08/10/14	2535	n	
Regulations Establishing a List of Entities — Regulations Amending ..... Criminal Code	SOR/2014-211	22/09/14	2476		
Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2014–3 (Splatsin) — Order Amending ..... First Nations Goods and Services Tax Act	SOR/2014-209	19/09/14	2456		
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending ..... First Nations Fiscal Management Act	SOR/2014-208	19/09/14	2452		
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending ..... Special Economic Measures Act	SOR/2014-204	16/09/14	2368		
United Nations Al-Qaida and Taliban Regulations — Regulations Amending ..... United Nations Act	SOR/2014-212	26/09/14	2477		
United Nations Resolution on Yemen — Regulations Implementing..... United Nations Act	SOR/2014-213	26/09/14	2484	n	
Vessel Operation Restriction Regulations — Regulations Amending..... Canada Shipping Act, 2001	SOR/2014-210	19/09/14	2459		

**INDEX — Continued**

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Yolande Laurence Remission Order ..... Financial Administration Act	<a href="#">SI/2014-77</a>	08/10/14	2531	n

**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/2014-204	2014-934	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie.....	2368
DORS/2014-205		Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des marchandises importées.....	2374
DORS/2014-206		Patrimoine canadien	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion.....	2377
DORS/2014-207	2014-935	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers.....	2381
DORS/2014-208	2014-936	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations.....	2452
DORS/2014-209	2014-937	Finances	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-3 (Splatsin).....	2456
DORS/2014-210	2014-938	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	2459
DORS/2014-211	2014-971	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités.....	2476
DORS/2014-212	2014-974	Affaires étrangères	Règlement modifiant le Règlement d'application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Talibane.....	2477
DORS/2014-213	2014-975	Affaires étrangères	Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Yémen.....	2484
DORS/2014-214	2014-976	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi.....	2492
DORS/2014-215	2014-977	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche).....	2496
DORS/2014-216	2014-978	Finances	Décret de remise concernant la réparation ou la modification du M/T Kometik et du M/T Mattea (2014).....	2500
DORS/2014-217	2014-979	Finances	Règlement sur les règles d'origine (ALÉCH).....	2503
DORS/2014-218	2014-980	Finances	Règlement sur les règles d'origine des marchandises occasionnelles (ALÉCH).....	2507
DORS/2014-219	2014-981	Finances	Règlement sur la préférence tarifaire (ALÉCH).....	2508
DORS/2014-220	2014-982	Finances	Décret limitant la quantité globale des sucres — ALÉCH.....	2510
DORS/2014-221	2014-983	Finances	Décret de remise des droits de douane visant certains textiles et vêtements importés du Honduras.....	2512
DORS/2014-222	2014-984	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le Tribunal canadien du commerce extérieur.....	2514
DORS/2014-223	2014-985	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics.....	2517
DORS/2014-224	2014-986	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée.....	2520
DORS/2014-225	2014-987	Industrie	Règlement correctif visant le Règlement sur les dessins industriels.....	2526
TR/2014-76	2014-939	Finances Conseil du Trésor	Décret de remise relatif aux intérêts sur l'indemnité de la Colombie-Britannique (TVH).....	2529
TR/2014-77	2014-952	Revenu national Conseil du Trésor	Décret de remise visant Yolande Laurence.....	2531
TR/2014-79	2014-973	Emploi et Développement social Travail	Décret fixant au 12 octobre 2014 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi.....	2532
TR/2014-80		Emploi et Développement social Travail	Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies ».....	2535

**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 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2014-3 (Splatsin) — Décret modifiant..... Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	DORS/2014-209	19/09/14	2456	
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Décret modifiant..... Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2014-208	19/09/14	2452	
Application de la résolution des Nations Unies sur le Yémen — Règlement..... Nations Unies (Loi)	DORS/2014-213	26/09/14	2484	n
Application des résolutions des Nations Unies sur Al-Qaïda et le Taliban — Règlement modifiant le Règlement..... Nations Unies (Loi)	DORS/2014-212	26/09/14	2477	
Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi)	DORS/2014-214	26/09/14	2492	
Assurance-emploi (pêche) — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi)	DORS/2014-215	26/09/14	2496	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la radiodiffusion — Règlement modifiant..... Radiodiffusion (Loi)	DORS/2014-206	17/09/14	2377	
Décret fixant au 12 octobre 2014 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi..... Plan d'action économique de 2014 (Loi n° 1)	TR/2014-79	08/10/14	2532	
Dessins industriels — Règlement correctif visant le Règlement..... Dessins industriels (Loi)	DORS/2014-225	26/09/14	2526	
Droits de douane visant certains textiles et vêtements importés du Honduras — Décret de remise..... Tarif des douanes	DORS/2014-221	26/09/14	2512	n
Émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers — Règlement modifiant le Règlement..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2014-207	19/09/14	2381	
Enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics — Règlement modifiant le Règlement..... Tribunal canadien du commerce extérieur (Loi)	DORS/2014-223	26/09/14	2517	
Intérêts sur l'indemnité de la Colombie-Britannique (TVH) — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2014-76	08/10/14	2529	n
Liste d'entités — Règlement modifiant le Règlement établissant..... Code criminel	DORS/2014-211	22/09/14	2476	
Liste des marchandises d'importation contrôlée — Décret modifiant..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2014-224	26/09/14	2520	
Marquage des marchandises importées — Règlement modifiant le Règlement..... Tarif des douanes	DORS/2014-205	17/09/14	2374	
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2014-204	16/09/14	2368	
Préférence tarifaire (ALÉCH) — Règlement..... Tarif des douanes	DORS/2014-219	26/09/14	2508	n
Proclamation désignant la « Semaine de prévention des incendies »..... Autorité autre que statutaire	TR/2014-80	08/10/14	2535	n
Quantité globale des sucres — ALÉCH — Décret limitant..... Tarif des douanes	DORS/2014-220	26/09/14	2510	n
Règles d'origine (ALÉCH) — Règlement..... Tarif des douanes	DORS/2014-217	26/09/14	2503	n
Règles d'origine des marchandises occasionnelles (ALÉCH) — Règlement..... Tarif des douanes	DORS/2014-218	26/09/14	2507	n
Réparation ou la modification du M/T Kometik et du M/T Mattea (2014) — Décret de remise concernant..... Tarif des douanes	DORS/2014-216	26/09/14	2500	n

**INDEX** (*suite*)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Restrictions visant l'utilisation des bâtiments — Règlement modifiant le Règlement..... Marine marchande du Canada (Loi de 2001)	<a href="#">DORS/2014-210</a>	19/09/14	2459	
Tribunal canadien du commerce extérieur — Règlement modifiant le Règlement..... Tribunal canadien du commerce extérieur (Loi)	<a href="#">DORS/2014-222</a>	26/09/14	2514	
Yolande Laurence — Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2014-77</a>	08/10/14	2531	n