

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, AUGUST 15, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 15 AOÛT 2026

Notice to Readers

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

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

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

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

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government notices 2196

 Appointment opportunities 2197

Parliament

 House of Commons 2198

Commissions 2199

 (agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 2203

 (banks; mortgage, loan, investment,
 insurance and railway companies; other
 private sector agents)

Proposed regulations 2204

 (including amendments to existing
 regulations)

Index 2273

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement 2196

 Possibilités de nominations 2197

Parlement

 Chambre des communes 2198

Commissions 2199

 (organismes, conseils et commissions)

Avis divers 2203

 (banques; sociétés de prêts, de fiducie
 et d’investissements; compagnies
 d’assurances et de chemins de fer;
 autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 2204

 (y compris les modifications aux
 règlements existants)

Index 2274

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF NATURAL RESOURCES

CANADA–NOVA SCOTIA OFFSHORE PETROLEUM RESOURCES ACCORD IMPLEMENTATION ACT AND OFFSHORE RENEWABLE ENERGY MANAGEMENT ACT

Joint directive

Notice is hereby given that the Minister of Energy and Natural Resources and the Nova Scotia Minister of Energy have issued a joint directive to the Canada–Nova Scotia Offshore Energy Regulator pursuant to paragraph 41(1)(a) of the *Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and Offshore Renewable Energy Management Act* with respect to the effective date of Exploration Licences.

Interested parties may request a copy of the joint directive by writing to info@cnsor.ca or to the Canada–Nova Scotia Offshore Energy Regulator, 201 Brownlow Avenue, Suite 27, Dartmouth, Nova Scotia, B3B 1W2.

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-011-26 — Publication of RSS-Gen, Issue 6, and RSS-310, Issue 6

Notice is hereby given that Innovation, Science and Economic Development Canada has published the following documents:

- Radio Standards Specification RSS-Gen, Issue 6, *General Requirements for Compliance of Radio Apparatus*, which sets out general requirements applicable to licensed and licence-exempt radio apparatus.
- Radio Standards Specification RSS-310, Issue 6, *Licence-Exempt Radio Apparatus: Category II Equipment*, which sets out standard requirements for licence-exempt radio apparatus that is exempt from certification.

These documents are now official and available on the [Published documents page](#) of the [Spectrum management and telecommunications website](#).

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD CANADA — NOUVELLE-ÉCOSSE SUR LES HYDROCARBURES EXTRACÔTIERS ET SUR LA GESTION DE L'ÉNERGIE RENOUVELABLE EXTRACÔTIÈRE

Directive conjointe

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et le ministre de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse ont donné une directive conjointe à l'intention de la Régie Canada — Nouvelle-Écosse de l'énergie extracôtière, en vertu de l'alinéa 41(1)a) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtières et sur la gestion de l'énergie renouvelable extracôtière*, concernant la date d'entrée en vigueur des permis de prospection.

Les parties intéressées peuvent demander un exemplaire de la directive conjointe en écrivant à l'adresse info@cnsor.ca ou à la Régie Canada — Nouvelle-Écosse de l'énergie extracôtière, 201, avenue Brownlow, bureau 27, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3B 1W2.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-011-26 — Publication du CNR-Gen, 6^e édition, et du CNR-310, 6^e édition

Avis est par la présente donné qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada a publié les documents suivants :

- Cahier des charges sur les normes radioélectriques CNR-Gen, 6^e édition, *Exigences générales relatives à la conformité des appareils de radiocommunication*, qui établit les exigences générales s'appliquant aux appareils radio faisant l'objet d'une licence et exempts de licence.
- Cahier des charges sur les normes radioélectriques CNR-310, 6^e édition, *Appareils radio exempts de licence : matériel de catégorie II*, qui établit les exigences applicables aux appareils radio qui sont exempts de licence et d'homologation.

Ces documents sont maintenant officiels et disponibles sur la [page Documents publiés](#) du [site Web de Gestion du spectre et télécommunications](#).

Submitting comments

Comments and suggestions for improving these documents may be submitted online using the [Standard Change Request form](#).

July 30, 2026

Josette Gallant
Acting Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

The Government of Canada is committed to appointing highly qualified individuals to Governor in Council positions through competency-based assessments. Governor in Council appointments are guided by principles of competency, transparency and respect for diversity. These principles ensure appointees are held to the high standards of professionalism, responsibility, and ethical behaviour. High quality and timely appointments ensure that the Government carries out its mandate and achieves its objectives in an efficient manner.

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

Current opportunities

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

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Member	Canadian Statistics Advisory Council	August 17, 2026
Reviewer	Department of Citizenship and Immigration	August 25, 2026

Présentation de commentaires

Les commentaires et suggestions pour améliorer ces documents peuvent être soumis en ligne en utilisant le [formulaire Demande de changement à la norme](#).

Le 30 juillet 2026

La directrice générale par intérim
Direction générale du génie, de la planification et des normes

Josette Gallant

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nomination

Le gouvernement du Canada s'engage à nommer des candidats hautement qualifiés aux postes pourvus par le gouverneur en conseil au moyen d'évaluations des compétences. Les nominations par le gouverneur en conseil sont guidées par les principes de la compétence, de la transparence et du respect de la diversité. Ainsi, les personnes nommées sont tenues de respecter des normes élevées de professionnalisme, de responsabilité et de comportement éthique. Les nominations de haute qualité qui ont lieu en temps opportun permettent au gouvernement de s'acquitter de son mandat et d'atteindre ses objectifs avec efficacité.

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	Le 17 août 2026
Réviseur	Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration	Le 25 août 2026

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 45th Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#), respecting notices of intended applications for private bills, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 24, 2025.

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

Eric Janse

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 45^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement, relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 mai 2025.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Eric Janse

COMMISSIONS

CANADA BORDER SERVICES AGENCY

SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

Oil and gas well casing — Decision

On August 4, 2026, pursuant to paragraph 41(1)(b) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canada Border Services Agency (CBSA) made a final determination respecting the dumping of oil and gas well casing originating in or exported from Austria.

The Canadian International Trade Tribunal (CITT) will continue its inquiry into the question of injury to the Canadian industry and will issue its decision by September 1, 2026.

If the CITT finds that the dumping has caused injury or is threatening to cause injury, antidumping duties will be applied to future importations of the subject goods. In that event, the importer in Canada shall pay such duties.

The *Customs Act* applies, with any modifications that the circumstances require, with respect to the accounting and payment of antidumping duties.

Information

The full product definition and potentially applicable tariff classification numbers are found on the CBSA [Oil and gas well casing 6: Measures in force webpage](#). The *Statement of Reasons* regarding the decision will be available within 15 days.

Ottawa, August 4, 2026

Richard StMarseille

Director General
Trade Programs and Operations Directorate

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

EXPIRY REVIEW RR-2026-005 — NOTICE OF EXPIRY REVIEW OF FINDING

Certain grinding media

The Canadian International Trade Tribunal gives notice that, pursuant to subsection 76.03(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), it will initiate an expiry review of its finding made on August 27, 2021, in inquiry NQ-2021-001,

COMMISSIONS

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

Tubage de puits de gaz ou de pétrole — Décision

Le 4 août 2026, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu une décision définitive concernant le dumping de tubage de puits de gaz ou de pétrole originaire ou exporté de l'Autriche.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) poursuivra son enquête sur la question de dommage à la branche de production nationale et rendra sa décision d'ici le 1^{er} septembre 2026.

Si le TCCE détermine que le dumping a causé un dommage ou menace de causer un dommage, les importations futures des marchandises en cause seront assujetties à des droits antidumping. Dans ce cas, l'importateur au Canada doit payer ces droits imposés.

La *Loi sur les douanes* s'applique, avec toute modification que les circonstances exigent, à l'égard de la déclaration en détail et du paiement des droits antidumping et compensateurs.

Renseignements

La définition complète du produit et les numéros de classement tarifaire potentiellement applicables se trouvent sur la [page Web Tubages de puits de gaz ou de pétrole 6 : Mesures en vigueur](#) de l'ASFC. L'*Énoncé des motifs* concernant ces décisions sera disponible d'ici 15 jours.

Ottawa, le 4 août 2026

Le directeur général

Direction des programmes et des opérations liés aux échanges commerciaux

Richard StMarseille

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION RR-2026-005 — AVIS DE RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION DES CONCLUSIONS

Certains corps de broyage

Le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis que, aux termes du paragraphe 76.03(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), il procédera au réexamen relatif à l'expiration de ses conclusions rendues

concerning the dumping and subsidizing of chrome cast iron grinding media in spherical (“ball”) or ovoid shape, with a diameter of 12.7 millimetres (½ inch) to and including 76.2 millimetres (3 inches) within tolerances of 5 percent (5%), with an alloy composition of 10 percent or more ($\geq 10\%$ of total mass) chromium (“Cr”) content and produced through the casting method, originating in or exported from the Republic of India (the subject goods). Subject goods imported for use in cement production facilities are excluded from the Tribunal’s finding.

In this expiry review, the Canada Border Services Agency (CBSA) will first determine whether the expiry of the finding in respect of the subject goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing of the subject goods. If the CBSA determines that the expiry of the finding in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing, the Tribunal will then determine if the continued or resumed dumping or subsidizing is likely to result in injury to the domestic industry. The CBSA will provide notice of its determinations within 150 days after receiving notice of the Tribunal’s initiation of the expiry review, that is, no later than January 4, 2027. The Tribunal will issue its order and its statement of reasons no later than June 11, 2027.

Each person or government wishing to participate in this expiry review must file [Form I—Notice of participation](#) with the Tribunal by August 19, 2026. Regarding the importance of the deadline for filing a notice of participation, please read carefully the “Support by domestic producers” section in the notice available on the Tribunal’s website. Each counsel who intends to represent a party in the expiry review must file [Form II—Notice of representation](#) and [Form III—Declaration and undertaking](#) with the Tribunal, by August 19, 2026. The Tribunal will issue a list of participants shortly thereafter.

On February 23, 2027, the Tribunal will distribute the record to participants. Counsel and self-represented participants are required to serve their respective submissions on each other on the dates outlined in the expiry review schedule of the notice. Public submissions are to be served on counsel and those participants who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record, and who have filed Form III—Declaration and undertaking with the Tribunal. This information will be included in the list of participants. One complete electronic version of all submissions must be filed with the Tribunal.

le 27 août 2021, dans le cadre de l’enquête NQ-2021-001, concernant le dumping et le subventionnement de corps de broyage en fonte chromée de forme sphérique (« boulets ») ou ovoïde, d’un diamètre de 12,7 millimètres (½ pouce) à 76,2 millimètres (3 pouces) inclusivement avec tolérances de 5 pour cent (5 %), avec une composition d’alliage de 10 pour cent ou plus ($\geq 10\%$ de la masse totale) de chrome (« Cr ») et produit par la méthode de coulée, originaires ou exportés de la République de l’Inde (les marchandises en cause). Les marchandises en cause importées pour être utilisées dans des installations de production de ciment sont exclues des conclusions du Tribunal.

Lors du présent réexamen relatif à l’expiration, l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) doit d’abord décider si l’expiration des conclusions concernant les marchandises en cause entraînera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement de ces dernières. Si l’ASFC décide que l’expiration des conclusions à l’égard de certaines marchandises causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement, le Tribunal décidera alors si la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement causera vraisemblablement un dommage à la branche de production nationale. L’ASFC rendra ses décisions dans les 150 jours après avoir reçu l’avis d’ouverture du réexamen relatif à l’expiration par le Tribunal, soit au plus tard le 4 janvier 2027. Le Tribunal publiera son ordonnance et son exposé des motifs au plus tard le 11 juin 2027.

Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer au réexamen relatif à l’expiration doit déposer auprès du Tribunal le [Formulaire I — Avis de participation](#), au plus tard le 19 août 2026. En ce qui concerne l’importance de l’échéance pour le dépôt d’un avis de participation, veuillez lire attentivement la section « Soutien des producteurs nationaux » dans l’avis publié sur le site Web du Tribunal. Chaque avocat qui désire représenter une partie au réexamen relatif à l’expiration doit déposer auprès du Tribunal le [Formulaire II — Avis de représentation](#) et le [Formulaire III — Acte de déclaration et d’engagement](#), au plus tard le 19 août 2026. Le Tribunal distribuera la liste des participants peu après.

Le 23 février 2027, le Tribunal distribuera le dossier aux participants. Les avocats et les participants se représentant eux-mêmes doivent se signifier mutuellement leurs exposés aux dates mentionnées dans le calendrier du réexamen relatif à l’expiration de l’avis. Les exposés publics doivent être remis aux avocats et aux parties qui ne sont pas représentées. Les exposés confidentiels ne doivent être remis qu’aux avocats qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal le [Formulaire III — Acte de déclaration et d’engagement](#). Ces renseignements figureront sur la liste des participants. Une version électronique complète de tous les exposés doit être déposée auprès du Tribunal.

The Tribunal will hold a hearing relating to this expiry review during the week of April 5, 2027. The type of hearing, as well as the hearing’s start date and duration, will be communicated to the parties and posted on the Tribunal’s website at a later date.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding the Tribunal’s portion of this expiry review should be addressed to the Registry of the Canadian International Trade Tribunal, at citt-tcce@tribunal.gc.ca. The Registry can also be reached by telephone at 613-993-3595.

Additional information and the expiry review schedule are available in the [notice](#) posted on the Tribunal’s website.

Ottawa, August 4, 2026

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its [website](#) original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission’s office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission’s website, under “[Public proceedings & hearings](#).”

The following documents are abridged versions of the Commission’s original documents.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

ADMINISTRATIVE DECISIONS

Applicant name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités	Ontario	July 31, 2026 / 31 juillet 2026

Le Tribunal tiendra une audience dans le cadre du présent réexamen relatif à l’expiration au cours de la semaine du 5 avril 2027. Le type d’audience, ainsi que la date de début et la durée de l’audience, sera communiqué aux parties et publié sur le site Web du Tribunal à une date ultérieure.

La correspondance, les demandes de renseignements et les exposés écrits concernant la partie du réexamen relatif à l’expiration du Tribunal doivent être envoyés au greffe du Tribunal canadien du commerce extérieur, à l’adresse tcce-citt@tribunal.gc.ca. Il est également possible de communiquer avec le greffe par téléphone au 613-993-3595.

Des renseignements complémentaires et le calendrier du réexamen relatif à l’expiration figurent dans l’[avis](#) publié sur le site Web du Tribunal.

Ottawa, le 4 août 2026

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son [site Web](#) les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d’information et les ordonnances originales et détaillées qu’il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l’être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « [Instances publiques et audiences](#) ».

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

NOTICES OF CONSULTATION

AVIS DE CONSULTATION

Notice number / Numéro de l'avis	Publication date of the notice / Date de publication de l'avis	City / Ville	Province	Deadline for filing of interventions, comments or replies OR hearing date / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses OU date de l'audience
2026-196	August 3, 2026 / 3 août 2026	Selkirk	Manitoba	September 2, 2026 / 2 septembre 2026

**YUKON ENVIRONMENTAL AND SOCIO-ECONOMIC
ASSESSMENT BOARD****YUKON ENVIRONMENTAL AND SOCIO-ECONOMIC
ASSESSMENT ACT***Rules for Evaluations Conducted by Designated
Offices (2026)*

Pursuant to subsection 34(1) of the *Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act* (YESAA), notice is hereby given that the Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board proposes to adopt the *Rules for Evaluations Conducted by Designated Offices (2026)* [DO Rules, 2026]. These rules will govern the assessment of project proposals submitted to the designated offices for evaluation after the effective date.

The Board invites the public to provide written representations concerning the revised proposed DO Rules, 2026. The Board will accept written representations received on or before October 15, 2026. All such representations should be submitted to the Board via email to rulesreview@yesab.ca. Representations may also be mailed or delivered to the Board's office at Suite 200–309 Strickland Street, Whitehorse, Yukon Y1A 2J9.

The Board will not be acknowledging receipt of representations on this matter. However, when finalizing the DO Rules, 2026, it will give full and fair consideration to each written representation it receives on or before October 15, 2026.

The revised proposed *Designated Offices Rules (2026)* are available on the [Board's website](#), or may be obtained by contacting the Board's office at the address above or by calling 867-668-6420.

August 7, 2026

Stephen Rose

Chair
Yukon Environmental & Socio-economic Assessment
Board

**OFFICE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET
SOCIOÉCONOMIQUE DU YUKON****LOI SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET
SOCIOÉCONOMIQUE AU YUKON***Règles de 2026 régissant les examens effectués par
les bureaux désignés*

Conformément au paragraphe 34(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* (LEESY), l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon donne avis par les présentes de l'adoption proposée des règles de 2026 régissant les examens effectués par les bureaux désignés (règles de 2026). Ces règles régiront l'examen des propositions de projets envoyées aux bureaux désignés après la date d'entrée en vigueur.

L'Office invite le public à présenter des observations écrites concernant les règles de 2026 révisées dont on propose l'adoption d'ici le 15 octobre 2026 par courriel à l'adresse rulesreview@yesab.ca. Les observations peuvent aussi être envoyées par la poste ou déposées en main propre au bureau de l'Office, au 309, rue Strickland, bureau 200, Whitehorse (Yukon) Y1A 2J9.

L'Office n'accusera pas réception des observations qu'on lui fait parvenir, mais au moment de finaliser les règles de 2026, il prendra en considération de façon complète et équitable toutes les observations reçues au plus tard le 15 octobre 2026.

On peut consulter la version en ligne des règles de 2026 révisées dont on propose l'adoption sur [le site Web de l'Office \(disponible en anglais seulement\)](#) ou communiquer avec l'Office à l'adresse indiquée plus haut ou par téléphone au 867-668-6420 pour en obtenir une copie.

Le 7 août 2026

Le président
Office d'évaluation environnementale et
socioéconomique du Yukon
Stephen Rose

MISCELLANEOUS NOTICES**AWP P&C S.A.****APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that AWP P&C S.A., an insurer incorporated under the laws of France, intends to file, under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada), with the Superintendent of Financial Institutions, on or after August 17, 2026, an application for an order approving the insuring in Canada of risks, under the English name “AWP P&C S.A.” and the French name “AWP P&C S.A.”, within the classes of accident and sickness, property, automobile, boiler and machinery, and other approved products insurance.

The head office of AWP P&C S.A. is located in Saint-Ouen-sur-Seine, France, and its Canadian chief agency will be located in Cambridge, Ontario. AWP P&C S.A.’s ultimate corporate parent, named Allianz SE, is a company incorporated under the laws of Germany.

July 25, 2026

AWP P&C S.A.

By its solicitors

Gowling WLG

AVIS DIVERS**AWP P&C S.A.****DEMANDE D’ÉTABLISSEMENT D’UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est par les présentes donné qu’AWP P&C S.A., un assureur constitué conformément aux lois françaises, a l’intention de déposer, conformément à l’article 574 de la *Loi sur les sociétés d’assurance* (Canada), auprès du surintendant des institutions financières, à compter du 17 août 2026, une demande d’ordonnance autorisant la garantie de risques au Canada, sous la dénomination française « AWP P&C S.A. » et la dénomination anglaise « AWP P&C S.A. », dans les branches de l’assurance accidents et maladie, de l’assurance de biens, de l’assurance automobile, de l’assurance chaudières et panne de machines, ainsi que d’autres produits approuvés.

Le siège social d’AWP P&C S.A. est situé à Saint-Ouen-sur-Seine, en France, et son agence principale au Canada sera située à Cambridge, en Ontario. La société mère ultime d’AWP P&C S.A., dénommée Allianz SE, est une société constituée conformément aux lois allemandes.

Le 25 juillet 2026

AWP P&C S.A.

Par l’intermédiaire de ses conseillers juridiques

Gowling WLG

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Canada Border Services Agency

Regulations Amending the Immigration
and Refugee Protection Regulations..... 2205

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Regulations Amending the Passenger
Automobile and Light Truck Greenhouse
Gas Emission Regulations 2219

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Agence des services frontaliers du Canada

Règlement modifiant le Règlement sur
l’immigration et la protection des
réfugiés 2205

Environnement, min. de l’, et min. de la Santé

Règlement modifiant le Règlement sur les
émissions de gaz à effet de serre des
automobiles à passagers et des
camions légers..... 2219

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Statutory authority

Immigration and Refugee Protection Act

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Section 248 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) outlines various factors that border service officers and members of the Immigration and Refugee Board of Canada (IRB) must consider before a decision is made on detention or release. Existing prescribed factors do not explicitly reference gender-based violence (GBV), or reflect the distinct vulnerabilities of victims, survivors or those at risk of GBV. As a result, individuals who have experienced GBV, including those fleeing abuse, exploitation or trafficking, may be detained without proper consideration of their circumstances. Although Canada Border Services Agency (CBSA) operational manuals and the Immigration and Refugee Board of Canada (IRB) guidelines were updated between 2021 and 2023 to incorporate trauma-informed and victim-centred approaches to detention or release decisions, these considerations are not embedded in the regulatory framework. This regulatory gap may contribute to inconsistencies in decision-making where the CBSA and the IRB follow their respective policies rather than considering the same factors, increase the risk of further traumatization, and may result in the disproportionate detention of marginalized populations, while undermining trust in the enforcement system.

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Fondement législatif

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

L'article 248 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) énonce divers critères dont les agents des services frontaliers et les commissaires de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada (CISR) doivent tenir compte avant de prendre une décision concernant la détention ou la mise en liberté. Les critères prescrits ne font pas explicitement référence à la violence fondée sur le sexe (VFS), ou ne reflètent pas les vulnérabilités distinctes des personnes victimes, survivantes ou à risque de la VFS. Il en découle que les personnes ayant subi de la VFS, y compris celles qui fuient pour échapper aux mauvais traitements, à l'exploitation ou à la traite de personnes, peuvent être détenues sans que leur cas ait été dûment examiné. Malgré le fait que les guides opérationnels de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et les directives de la CISR ont été mis à jour entre 2021 et 2023 afin d'y intégrer les approches tenant compte des traumatismes et axées sur les victimes pour les décisions liées à la détention ou à la mise en liberté, ces considérations ne sont pas intégrées dans le cadre réglementaire. Par conséquent, en vertu du cadre législatif et réglementaire existant, les décideurs ne sont pas tenus de prendre en compte les vulnérabilités liées à la VFS lorsqu'ils prennent des décisions concernant la détention ou la mise en liberté. Cette lacune dans le règlement peut entraîner des incohérences dans la prise de décisions lorsque l'ASFC et la CISR suivent leurs propres directives plutôt que de tenir compte des mêmes critères, augmenter le risque de nouveaux traumatismes et se traduire par la détention disproportionnée de populations marginalisées, tout en minant la confiance envers le système d'exécution de la loi.

Background

On September 4, 2019, the Government of Canada presented a new whole-of-government *National Strategy to Combat Human Trafficking (National Strategy)*. The National Strategy is a horizontal initiative that seeks to address gaps and challenges through an enhanced and strategic response to human trafficking, leveraging international best practices. To build on the National Strategy, the Government is currently making efforts to develop a renewed National Strategy to Combat Human Trafficking.

The current National Strategy includes measures aligned with the internationally recognized pillars of empowerment, prevention, protection, prosecution and partnership. The CBSA has made commitments under the pillars of protection and prosecution. Under these pillars, the CBSA aims to address gaps in existing support systems, provide culturally informed services, and increase criminal justice capacity to identify and prosecute human trafficking cases. For example, in October 2024, the CBSA published its *GBV Guiding Principles and Commitments* that reinforce the CBSA's obligation to apply GBV considerations throughout its policies, programs, and operational responsibilities under the *Immigration and Refugee Protection Act (IRPA)*.

Foreign nationals and permanent residents who are victims of GBV may violate immigration laws as a result of coercion, threats or abuse. They may be criminalized for actions committed under duress, such as using false documents or possessing illicit substances. Fear of deportation, language barriers, financial and economic dependence, and misinformation often prevent victims from seeking help. This may contribute to victims and survivors being found inadmissible to Canada and subject to detention or removal proceedings. These risks are heightened at the border, where legal issues linked to victimization may not be adequately considered. As a result, individuals may face detention or removal from Canada without a full understanding of their circumstances. The enforcement provisions within IRPA are not intended to punish victims or survivors. They are designed to protect public safety, maintain the integrity of the immigration system, uphold human rights, and prevent access to Canada by those posing genuine threats.

Under the IRPA and the IRPR, the CBSA has the authority to detain foreign nationals and permanent residents. Immigration detention is used to

- ensure public safety;

Contexte

Le 4 septembre 2019, le gouvernement du Canada a présenté une nouvelle stratégie pangouvernementale, la *Stratégie nationale de lutte contre la traite des personnes (Stratégie nationale)*. La Stratégie nationale est une initiative horizontale qui vise à corriger les lacunes et à surmonter les défis grâce à une meilleure réponse stratégique à la traite de personnes, en tirant parti des pratiques exemplaires à l'échelle internationale. Pour concrétiser la Stratégie nationale, le gouvernement travaille actuellement à renouveler la Stratégie nationale de lutte contre la traite de personnes.

La stratégie nationale actuelle comprend des mesures harmonisées avec les piliers internationalement reconnus : l'autonomisation, la prévention, la protection, les poursuites et les partenariats. L'ASFC a pris des engagements liés aux piliers de la protection et des poursuites. L'ASFC vise, en fonction de ces piliers, à pallier les lacunes des systèmes de soutien existants, à fournir des services tout en prenant en compte les aspects culturels et à renforcer la capacité du système de justice pénale à repérer les cas de traite de personnes et à entamer des poursuites dans ces dossiers. Par exemple, en octobre 2024, l'ASFC a publié ses *Principes directeurs et engagements en matière de la violence fondée sur le sexe* qui renforcent son obligation de prendre en compte les considérations relatives à la VFS dans l'ensemble de ses politiques, de ses programmes et de ses responsabilités opérationnelles au titre de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (LIPR)*.

Les étrangers et les résidents permanents qui sont victimes de la VFS peuvent enfreindre les lois sur l'immigration en raison de la coercition, de menaces ou de mauvais traitements. Ils peuvent être traités en criminels pour des actes commis sous la contrainte, comme l'utilisation de faux documents ou la possession de substances illicites. La peur d'être expulsés, les barrières linguistiques, la dépendance financière et économique et la désinformation empêchent souvent les victimes de demander de l'aide, ce qui peut faire en sorte que les victimes et les survivants soient jugés interdits de territoire au Canada et soient détenus ou fassent l'objet d'une procédure de renvoi. Ces risques sont accrus à la frontière, où les enjeux juridiques liés à la victimisation peuvent ne pas être pris en compte de façon adéquate. Ainsi, des personnes peuvent être placées en détention ou renvoyées du Canada sans que l'on ait bien compris leur situation. Les dispositions d'exécution de la LIPR ne visent pas à punir les victimes ou les survivants. Elles sont établies pour protéger la sécurité publique, maintenir l'intégrité du système d'immigration, faire respecter les droits de la personne et empêcher que des personnes représentant une véritable menace n'entrent au Canada.

En vertu de la LIPR et du RIPR, l'ASFC a le pouvoir de détenir des étrangers et des résidents permanents. La détention des immigrants est utilisée pour :

- assurer la sécurité du public;

- ensure that an individual will appear for an immigration proceeding (e.g. examination, admissibility hearing, or removal); and,
- establish an individual's identity.

Section 248 of the IRPR outlines various factors that decision-makers must consider before a decision is made on detention or release. While this regulatory framework provides important guidance for detention decision-making, its application can have significant impacts on individuals, particularly those with heightened vulnerabilities. Detentions can be a triggering experience, particularly for survivors of GBV, who may suffer additional psychosocial impacts. Existing policy guidance (i.e. CBSA's [Enforcement Manual 20](#) and IRB's [Chairperson Guideline 2](#)) on the detention of victims and survivors of GBV does not create a legislative or regulatory obligation. As a result, the application is discretionary and risks the possibility of inconsistent utilization where both organizations follow their respective policies rather than considering the same factors.

Objective

The objective of the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Immigration Detention Considerations and Victims of Gender-Based Violence)* [the proposed Amendments] is to ensure that CBSA officers and members of the IRB explicitly consider victims, survivors or individuals at risk of GBV when making detention and release decisions. This will ensure that consideration of GBV is applied consistently in detention or release decisions.

By adopting a victim-centred and trauma-informed approach to detention or release decisions, the proposed Amendments aim to foster trust and positive interactions, encouraging victims and survivors to safely disclose their experiences and strengthen the CBSA's ability to prosecute suspected perpetrators of human trafficking and GBV.

Description

The proposed Amendments would require decision-makers to consider the appropriateness of detention for a person who is a victim, survivor or may be at risk of GBV.

Additionally, the proposed Amendments would outline a non-exhaustive list of criteria that decision-makers would need to consider in these situations.

- veiller à ce qu'une personne se présente à une procédure d'immigration (par exemple un contrôle, une enquête ou un renvoi);
- établir l'identité d'une personne.

L'article 248 du RIPR énonce les différents critères que les décideurs doivent examiner avant de prendre une décision quant à la détention ou à la mise en liberté. Si ce cadre réglementaire fournit d'importantes lignes directrices pour la prise de décision concernant la détention, son application peut avoir des répercussions considérables sur les personnes, en particulier celles qui sont les plus vulnérables. La détention peut être une expérience traumatisante, en particulier pour les survivants de la VFS, qui peuvent être aux prises avec d'autres incidences d'ordre psychosocial. Les directives des politiques existantes [c'est-à-dire le [guide ENF 20](#) de l'ASFC et les [Directives numéro 2 du président : Détention](#)] sur la détention des victimes et des survivants de la VFS ne contiennent pas d'obligations législatives ou réglementaires. Par conséquent, leur application est discrétionnaire et risque de donner lieu à des incohérences lorsque les deux organisations suivent leurs propres directives plutôt que de tenir compte des mêmes critères.

Objectif

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (Étendre les considérations en matière de détention liée à l'immigration pour prévenir la revictimisation)* [les modifications proposées] est de s'assurer que les agents de l'ASFC et commissaires de la CISR tiennent explicitement compte des victimes, des survivants ou des personnes à risque à la VFS lorsqu'ils prennent des décisions en matière de détention et de mise en liberté. Cette approche permettra de garantir que la VFS est prise en compte uniformément dans les décisions de détention ou de mise en liberté.

En adoptant une approche centrée sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis dans les décisions relatives à la détention ou à la mise en liberté, les modifications proposées visent à favoriser la confiance et les interactions positives, en encourageant les victimes et les survivants à révéler leurs expériences en toute sécurité et en renforçant la capacité de l'ASFC de poursuivre les auteurs présumés de traite des personnes et de la VFS.

Description

Les modifications proposées obligeront les décideurs à prendre en considération la pertinence de la détention d'une personne victime, survivante ou à risque de la VFS.

De plus, une nouvelle disposition présentant une liste non exhaustive des critères que les décideurs devraient prendre en considération dans ces cas serait ajoutée.

Examples of the proposed additional factors that would be specified in the regulations include

- whether the individual self-identifies as a victim or survivor or at risk of gender-based violence;
- available evidence, testimony of individual or concerned witnesses that supports the fact that they are or may be a victim, survivor or at risk of gender-based violence;
- the care, protection and safety needs of the person concerned, including the likelihood that detention could harm their physical, emotional or psychological well-being; and
- any other consideration that would provide flexibility to the decision-maker to examine as they deem relevant or appropriate.

Regulatory development

Consultation

The proposed Amendments were prompted by a recommendation from the Canadian Council for Refugees, which urged the Minister of Public Safety to direct the CBSA to develop GBV-sensitive policy and operational changes. The Canadian Council for Refugees specifically called for legislative or policy amendments to limit the detention of individuals who have experienced GBV and to encourage the use of alternatives to detention, wherever possible. Recognizing that it is not feasible to fully exclude victims and survivors of GBV from detention in all cases, the proposed Amendments include a non-exhaustive list of criteria to guide decision-makers when assessing the appropriateness of detention for individuals affected by GBV.

In 2026, the CBSA contacted 10 organizations, including non-governmental organizations and legal and professional associations, about the proposed Amendments. Comments were received from 3 organizations. In brief, all 3 organizations supported the proposed changes to the regulations which would expand immigration detention considerations to include gender-based violence. However, all 3 organizations suggested additional factors to consider, such as indirect harm that parental detention may have on a child; the risk of further traumatization; the importance of adopting an intersectional approach; and considerations for the physical and psychological well-being of victims, survivors and those at risk of GBV.

The proposed Amendments focus on the avoidance of further traumatizing victims, survivors, and those at risk of GBV and take into consideration the elements outlined by

Voici des exemples de critères supplémentaires proposés qui pourraient être précisés dans le Règlement :

- si la personne s'identifie comme étant une victime, un survivant ou comme étant à risque de subir de la violence fondée sur le sexe;
- les preuves disponibles, les témoignages de personnes concernées ou de témoins qui confirment le fait que la personne est (ou peut être) une victime, un survivant(e) de la violence fondée sur le sexe ou une personne à risque de subir ce type de violence;
- les besoins en matière de soins, de protection et de sécurité de la personne concernée, y compris les probabilités que la détention puisse nuire à son bien-être physique, émotionnel et psychologique;
- tout autre facteur qui donnerait une certaine marge de manœuvre au décideur pour se pencher sur ce qu'il juge pertinent ou approprié.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les modifications proposées font suite à une recommandation du Conseil canadien pour les réfugiés, qui a exhorté le ministre de la Sécurité publique à demander à l'ASFC d'élaborer une politique tenant compte de la VFS et d'apporter des changements opérationnels. Le Conseil canadien pour les réfugiés a demandé que des modifications soient apportées aux lois ou aux politiques afin de limiter la détention des personnes ayant vécu de la VFS et afin de stimuler le recours à des solutions de rechange à la détention, dans la mesure du possible. Comme il n'est pas possible de faire éviter totalement la détention aux victimes et aux survivants de la VFS dans tous les cas, les modifications proposées comprennent une liste non exhaustive de critères pour guider les décideurs lorsqu'ils évaluent si la détention des personnes victimes de VFS est pertinente.

En 2026, l'ASFC a consulté 10 organisations, dont des organisations non gouvernementales et des associations juridiques et professionnelles, au sujet des modifications proposées au RIPR. Trois organisations ont formulé des commentaires. En résumé, ces 3 organisations soutenaient les modifications proposées au Règlement, lesquelles étendraient les considérations relatives à la détention en matière d'immigration pour y inclure la VFS. Cependant, elles ont toutes les 3 suggéré d'autres critères à prendre en considération, comme les effets néfastes indirects que la détention des parents peut avoir sur un enfant, le risque de traumatisme supplémentaire, l'importance d'adopter une approche intersectionnelle et les considérations relatives au bien-être physique et psychologique des victimes, des survivants et des personnes à risque de la VFS.

Les modifications proposées visent principalement à éviter de traumatiser davantage les victimes, les survivants et les personnes à risque de la VFS et tiennent compte des

stakeholders, including the best interests of minors who may be negatively impacted by parental detention. Stakeholders also made comments relating to officer training and CBSA procedures. Since these elements do not require a regulatory change, they will be considered to support implementation of the proposal. Finally, suggestions that went beyond the objective of this initiative, such as the suggestion that a parent should not be detained, even in cases where detention is otherwise justified, were not considered. Detention, however, will continue to be used only as a last resort, with alternatives assessed beforehand.

While GBV remains a key priority under the National Strategy, the CBSA intends to advance additional work to explore the need to include other vulnerabilities in subsequent proposals. This proposal is an initial step within the defined GBV scope, ensuring alignment with federal funding parameters and the CBSA's trauma-informed, rights-based enforcement model, while laying the groundwork for broader consideration of vulnerability in future regulatory initiatives.

The CBSA also consulted with the IRB in the development of these proposed regulatory Amendments.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

The proposed Amendments would not impact Indigenous Peoples who have the right of entry under IRPA subsection 19(1) and do not involve activities that would intersect with modern treaty obligations.

This proposal does not change who can be detained under the IRPA. Currently, under subsection 19(1) of the IRPA every person registered under the *Indian Act* has the right to enter and remain in Canada, therefore, would fall outside of the scope of detention provisions within the IRPA.

Instrument choice

The proposed Amendments are the most appropriate instrument to achieve the objectives of the proposal, as the IRPA may prescribe and govern any matter relating to detention under the IRPA. Existing policy guidance (i.e. CBSA's [Enforcement Manual 20](#) and IRB's [Chairperson Guideline 2](#)) regarding the detention of victims and survivors of GBV does not create a legal obligation: they invite — but do not compel — application. As a result, the application of these policies remains discretionary, leaving open

éléments soulevés par les intervenants, notamment l'intérêt supérieur des mineurs qui pourraient subir des répercussions négatives à cause de la détention de leurs parents. Les autres éléments proposés étaient de nature opérationnelle, car ils concernaient la formation des agents et les procédures de l'ASFC. Comme ces éléments ne nécessitent pas de modification réglementaire, ils seront pris en considération pour soutenir la mise en œuvre de la proposition. Enfin, les suggestions qui allaient au-delà de l'objectif de cette initiative, telle que celle selon laquelle un parent ne devrait pas être placé en détention, même dans les cas où la détention est par ailleurs justifiée, n'ont pas été prises en considération. La détention continuera toutefois d'être utilisée uniquement en dernier recours, après évaluation préalable des alternatives de détention.

Bien que la VFS reste une priorité fondamentale dans le cadre de la Stratégie nationale, l'ASFC a l'intention de mener des travaux supplémentaires pour examiner la possibilité d'inclure d'autres critères liés à la vulnérabilité dans des propositions ultérieures. Cette proposition constitue une première étape dans la portée définie de la VFS, garantissant l'harmonisation avec les paramètres de financement du gouvernement fédéral et le modèle d'exécution de la loi fondé sur les droits et tenant compte l'approche de l'ASFC axé sur les traumatismes, tout en jetant les bases d'une prise en compte plus large de la vulnérabilité dans les initiatives réglementaires à venir.

L'ASFC a également consulté la CISR dans le cadre de l'élaboration des modifications réglementaires proposées.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Les modifications proposées n'auraient pas d'incidences sur les peuples autochtones qui ont le droit d'entrer dans le pays en vertu du paragraphe 19(1) de la LIPR et ne comprennent pas d'activités susceptibles d'interférer avec les obligations découlant des traités modernes.

Cette proposition ne change rien quant aux personnes qui peuvent être détenues en vertu de la LIPR. Actuellement, selon le paragraphe 19(1) de la LIPR, toute personne inscrite comme Indien, en vertu de la *Loi sur les Indiens*, a le droit d'entrer au Canada et d'y rester, ce qui est en dehors de la portée des dispositions de la LIPR concernant la détention.

Choix de l'instrument

Les modifications proposées constituent l'instrument le plus approprié pour atteindre les objectifs de la proposition, car le RIPP peut prescrire et régir toute question relative à la détention en vertu de la LIPR. Les directives des politiques existantes (c'est-à-dire le [guide ENF 20](#) de l'ASFC et [Directive 2 du commissaire](#) de la CISR) concernant la détention des victimes et des survivants de la VFS ne constituent pas une obligation légale : elles invitent à les appliquer, mais ne l'imposent pas. En conséquence, le

the possibility of inconsistent and ineffective application. The proposed new factors will ensure that CBSA officers and IRB members are considering the same factors rather than only considering their respective policies.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Benefits

The proposed Amendments will deliver some benefits for both individuals and the immigration system. They will ensure greater standardization of use within the CBSA and consistency between CBSA officers and IRB members by requiring them to consider the same factors. They also focus on balancing the protection of victims, survivors and those at risk of GBV via a trauma-informed and victim-centred approach with public safety considerations and maintaining the integrity of the immigration system. The starting point of trauma-informed and victim-centred practice is to “do no harm”; ensuring that systems are structured to avoid triggering the trauma that brought the person into contact with immigration enforcement in the first place. A victim-centred approach prioritizes an understanding of the person’s trauma history and focuses on their specific needs and concerns. It promotes the compassionate, non-judgmental delivery of services, aiming to reduce the risk of re-victimization while supporting the integrity and effectiveness of immigration enforcement decisions.

By embedding protections for victims, survivors and those at risk of GBV into detention-making decisions, the proposal will minimize the risk of further traumatization and reduce exacerbating the psychological conditions, mental health, and existing safety concerns that detention can cause for this group of vulnerable persons. This victim-centred, trauma-informed approach aligns directly with Canada’s National Action Plan to End Gender-Based Violence and supports the Government’s priorities of keeping Canadians safe, and securing our borders. The proposed Amendments would allow decision-makers to

1. identify and confirm whether someone is a victim, survivor or at risk of GBV;
2. examine the likelihood of detention exacerbating their physical, mental and emotional well-being and/or conditions; and
3. consider other relevant information.

respect de ces politiques demeure discrétionnaire, ce qui ouvre la porte à de possibles applications incohérentes et inefficaces. Les nouveaux critères proposés assureront que les agents de l’ASFC et les commissaires de la CISR tiennent compte des mêmes critères plutôt que de tenir compte uniquement de leurs propres directives.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Avantages

Les modifications proposées auront certains avantages pour les personnes et pour le système d’immigration. Elles garantiront une plus grande normalisation de l’utilisation au sein de l’ASFC et l’uniformité entre les agents de l’ASFC et les commissaires de la CISR en les obligeant à tenir compte des mêmes critères. Elles visent aussi à trouver un équilibre entre la protection des victimes, des survivants et des personnes à risque de la VFS, grâce à une approche tenant compte des traumatismes et centrée sur les victimes, tout en tenant compte de la sécurité publique et en préservant l’intégrité du système d’immigration. Le point de départ d’une pratique prenant en compte les traumatismes et axée sur les victimes est de « ne pas nuire », en veillant à ce que les systèmes soient structurés de manière à éviter de déclencher le traumatisme qui a conduit la personne à communiquer avec les services d’immigration. Une approche centrée sur la victime donne la priorité à la compréhension des antécédents traumatiques de la personne et se concentre sur ses besoins et ses préoccupations particuliers. Elle favorise la prestation de services avec compassion et sans jugement afin de réduire le risque de revictimisation tout en soutenant l’intégrité et l’efficacité des décisions relatives à l’exécution de la loi en matière d’immigration.

En intégrant, dans les décisions relatives à la détention, des protections pour les victimes et pour les survivants de la VFS, de même que pour les personnes à risque de subir ce type de violence, la proposition limitera le risque de nouveaux traumatismes et réduira l’altération de l’état psychologique et de la santé mentale de ce groupe de personnes vulnérables et atténuera les inquiétudes liées à la sécurité que peut soulever la détention de ces personnes vulnérables. Cette approche axée sur la victime et tenant compte des traumatismes s’harmonise directement avec le Plan d’action national pour mettre fin à la violence fondée sur le sexe et appuie les priorités du gouvernement, à savoir assurer la sécurité des Canadiens et protéger nos frontières. Les modifications proposées permettraient aux décideurs :

1. de déterminer et de confirmer si une personne est victime, survivante ou à risque de la VFS;
2. d’examiner la probabilité que la détention aggrave son bien-être ou son état physique, mental et émotionnel;
3. de tenir compte d’autres renseignements pertinents.

The proposal is designed to strengthen public safety outcomes and support the CBSA's commitments made under the prosecution pillars of the National Strategy. By fostering trusting relationships with victims, survivors and those at risk of GBV, it encourages disclosure of trafficking experiences, which in turn supports the identification, investigation, and prosecution of human traffickers and organized crime syndicates. This reinforces Canada's reputation as a global leader in human rights and immigration integrity while helping to dismantle trafficking networks that threaten community safety.

Codifying these considerations in the regulations is expected to reduce overall detention for this population, particularly in cases where the individuals do not pose a risk to public safety. This, in turn, would yield cost savings, given that alternatives to detention are less expensive than detention. This is consistent with CBSA's [policy direction](#) for vulnerable persons: detention is to be minimized or avoided altogether if the individual is not considered a danger to the public.

Generally, reported incidences of GBV are underrepresented. For example, research suggests that only 5–20% of victims report their sexual assault to law enforcement.¹ Victims and survivors are often not identified as victims or they are reluctant to step forward to share their stories or report the crimes. Reasons for this relate to the fear of retaliation, stigmatization, and shame (victim-blaming). For migrant people in Canada, and particularly those who are undocumented, several systemic barriers exist. They include: fear of stigma or isolation from their community, fear of activating child welfare services and fear of removal.

Quantitative data on GBV-affected cases in detention is limited due to the above-mentioned factors as well as system constraints. This makes it difficult to determine the exact number of cases with precision. As a result, the CBSA has extrapolated data from available information and based assumptions on available data pertaining to the number of temporary resident permits provided under the family violence and trafficking in persons public policy categories. Using this approach, the CBSA estimates that if individuals identified as victims, survivors or at risk of GBV are placed in the alternatives to detention program,

La proposition vise à améliorer les résultats en matière de sécurité publique et à soutenir les engagements de l'ASFC décrits dans le pilier des poursuites de la Stratégie nationale. En établissant des relations de confiance avec les personnes victimes, survivantes et à risque de la VFS, la divulgation des expériences de traite est favorisée, ce qui permet d'identifier les trafiquants et les organisations criminelles, d'enquêter à leur sujet et de les poursuivre. Ceci renforce la réputation du Canada en tant que chef de file mondial en matière de droits de la personne et d'intégrité du système d'immigration, tout en contribuant à démanteler les réseaux de traite de personnes qui menacent la sécurité des communautés.

La codification de ces considérations dans la réglementation devrait permettre de réduire le nombre total de détentions visant cette population, en particulier dans les cas où les personnes ne représentent pas de risques pour la sécurité publique. Cela permettrait de réaliser des économies, puisque les solutions de rechange à la détention sont moins coûteuses que la détention. Cette mesure est conforme à l'[orientation stratégique](#) de l'ASFC à l'égard des personnes vulnérables : la détention doit être réduite au minimum ou évitée si la personne n'est pas considérée comme étant dangereuse pour le public.

En général, les cas signalés de la VFS sont sous-représentés. Par exemple, les recherches laissent entendre que seulement 5 à 20 % des victimes d'agressions sexuelles font un signalement auprès des forces de l'ordre¹. Souvent, les victimes et les survivants ne sont pas identifiés comme tels ou sont peu enclins à raconter leur histoire ou à dénoncer les crimes. La peur de représailles, la stigmatisation et la honte (reproches faits aux victimes) sont les principales raisons de cette réticence. Les personnes migrantes au Canada, et en particulier celles qui sont sans papiers, sont confrontées à plusieurs obstacles systémiques, dont : la peur de la stigmatisation ou de l'isolement dans leur communauté, la peur du déclenchement des interventions des services de protection de l'enfance et la peur d'être expulsées.

Les données quantitatives sur les cas de la VFS en détention sont limitées en raison des facteurs susmentionnés et des contraintes de système. Il est donc difficile de déterminer avec précision le nombre de cas. Par conséquent, l'ASFC a produit des données à partir de l'information disponible et les hypothèses reposent sur les données concernant les permis de séjour temporaire des catégories de personnes établies dans les politiques publiques relativement à la violence familiale et à la traite des personnes. En appliquant cette approche, l'ASFC estime que, si les personnes identifiées comme étant des victimes, survivantes

¹ End Violence Against Women International (2018). *A Brief History of EVAWI and Start by Believing, Victim-Centered, Trauma-Informed Approaches*. <https://evawintl.org/resource-library/>

¹ End Violence Against Women International (2018). *A Brief History of EVAWI and Start by Believing, Victim-Centered, Trauma-Informed Approaches. And Other Victim-Centered, Trauma-Informed Approaches*. <https://evawintl.org/resource-library/>. Texte mis à jour en septembre 2023, en anglais seulement.

it could reduce detention use and generate a net present value of approximately \$77,532.22 over a 10-year period.

It is important to note that while this figure is modest, it reflects a lower bound estimate of savings, given the limited data available and the likelihood that many cases remain unreported or not identified. In practice the true number of GBV-affected cases is likely higher, meaning the potential cost savings and broader social benefits could be significantly greater. This underlines the importance of the proposed Amendments, not only in reducing system costs but also in ensuring victims are better protected and supported.

Costs

The proposed Amendments are expected to result in minimal costs. While undertaking a GBV assessment may take officers slightly more time, decision-makers are already expected to consider alternatives to detention for vulnerable people, including GBV victims and survivors; thus, the incremental cost is expected to be minimal. The proposed Amendments would codify existing practices. Any cost associated with litigation is also expected to be minimal.

Minimal costs will be incurred by the CBSA to update training modules and communicate the regulatory changes through operational guidance or other means.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Amendments will not impact Canadian small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there is no administrative burden on businesses associated with the proposed Amendments.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Amendments would align with other jurisdictions. Providing enhanced protections, through regulatory changes, to victims and survivors of GBV subject to immigration enforcement would support commitments

ou à risque de la VFS participent au programme des solutions de rechange à la détention, cela pourrait diminuer le recours à la détention et générer une valeur actualisée nette d'environ 77 532,22 \$ sur une période de 10 ans.

Il est important de souligner que, même si ce chiffre est modeste, il correspond à une estimation minimale des économies réalisées, compte tenu du peu de données disponibles et du fait que de nombreux cas ne sont probablement pas signalés ou identifiés. Dans la pratique, le nombre réel de cas de la VFS est probablement plus élevé, ce qui signifie que les économies de coûts potentielles et les avantages sociaux généraux pourraient être beaucoup plus considérables. Cela souligne l'importance des modifications proposées, non seulement afin de réduire les coûts du système, mais aussi pour mieux protéger et mieux soutenir les victimes.

Coûts

Il est prévu que les modifications proposées entraîneront des coûts minimes. Bien que la réalisation d'une évaluation de la violence fondée sur le sexe puisse prendre un peu plus de temps aux agents, les décideurs sont déjà tenus d'envisager des alternatives à la détention pour les personnes vulnérables, y compris les victimes et les survivants de violence fondée sur le sexe, de sorte que le coût supplémentaire devrait être minime. Les modifications proposées codifieraient les pratiques existantes. On s'attend également à ce que tous les coûts associés à un litige soient minimes.

L'ASFC devra assumer des coûts minimes pour mettre à jour les modules de formation et communiquer les modifications réglementaires au moyen de directives opérationnelles ou d'autres moyens.

Lentille des petites entreprises

L'analyse sous l'angle des petites entreprises a conclu que le projet de règlement n'aura aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les modifications proposées n'imposent pas de fardeau administratif aux entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le projet de règlement offre la possibilité de s'harmoniser avec d'autres pays. La mise en place — grâce aux modifications réglementaires — de meilleures protections pour les victimes et les survivants de la VFS visés par une mesure

Canada has made in a number of different international conventions, including

- The United Nation's [Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women](#)
 - States Parties shall take "all appropriate measures to ensure the full development, [...] advancement [and empowerment] of women, for the purpose of guaranteeing them the exercise and enjoyment of the human rights and fundamental freedoms" set out in the present Convention.
- United Nations Rules for the Treatment of Women Prisoners and Non-custodial Measures for Women Offenders (The Bangkok Rules)
 - [Resolution 61/143 of 19 December 2006 entitled "Intensification of efforts to eliminate all forms of violence against women"](#) urged States "to take positive measures to address structural causes of violence against women and strengthen prevention efforts that address discriminatory practices and social norms [...] with regard for women who require special attention and to develop policies to address violence [...] against women [...] in detention [institutions]." Within this resolution, the General Assembly "stressed that violence against women means any act of gender-based violence that results in, or likely to result in physical, sexual or psychological harm or suffering to women including arbitrary deprivation of liberty [...]."

Internationally, several jurisdictions have already taken steps in this direction. The European Union *Returns Directive* prohibits detention of vulnerable persons, including victims of human trafficking, wherever possible. Similarly, Australia applies a presumption against detention for individuals identified as vulnerable, emphasizing community-based alternatives.

Although, the United Kingdom has not codified its [guidance](#), it is in alignment with the proposed Amendments. For example, an individual is regarded as vulnerable to be harmed by immigration detention if

- "they declare that they are suffering from a condition, or have experienced a traumatic event (such as trafficking, torture or sexual violence), that would be likely to render them particularly vulnerable to harm if they are placed in detention or remain in detention
- those considering or reviewing detention are aware of medical or other professional evidence which indicates

d'exécution de la loi en matière d'immigration soutiendrait les engagements qu'a pris le Canada dans le cadre d'un certain nombre de conventions internationales, dont les conventions énumérées ci-après.

- La [Convention des Nations Unies sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes](#)
 - Les États parties prennent « toutes les mesures appropriées [...] pour assurer le plein développement et le progrès [et l'autonomisation] des femmes, en vue de leur garantir l'exercice et la jouissance des droits de l'homme et des libertés fondamentales » énoncés dans la Convention.
- Les Règles des Nations Unies concernant le traitement des détenues et l'imposition de mesures non privatives de liberté aux délinquantes (Règles de Bangkok)
 - La [résolution 61/143 du 19 décembre 2006 intitulée « Intensification de l'action menée pour éliminer toutes les formes de violence à l'égard des femmes »](#) invite instamment les États à « prendre des mesures concrètes pour combattre les causes structurelles de la violence à l'égard des femmes et renforcer les activités destinées à prévenir les pratiques et normes sociales discriminatoires [...] à l'égard des femmes auxquelles les politiques de lutte contre la violence doivent accorder une attention particulière telles que [...] les femmes incarcérées [...]. » Dans cette résolution, l'Assemblée générale « Souligne que l'expression violence à l'égard des femmes' s'entend de tous actes de violence sexiste causant ou pouvant causer à la femme un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, y compris la menace de tels actes, la contrainte et la privation arbitraire de liberté [...] ».

À l'échelle internationale, plusieurs pays ont déjà pris des mesures dans ce sens. Les directives de l'Union européenne concernant les retours interdisent la détention de personnes vulnérables, y compris les victimes de la traite de personnes, dans la mesure du possible. De même, l'Australie applique une présomption contre la détention pour les personnes identifiées comme étant vulnérables, en mettant l'accent sur les solutions de rechange dans la collectivité.

En outre, bien que le Royaume-Uni n'ait pas codifié ses [directives](#), celles-ci sont en harmonie avec les modifications proposées. Par exemple, une personne est considérée comme étant vulnérable et susceptible de subir des préjudices en raison de la détention liée à l'immigration si :

- « elle déclare être atteinte d'une maladie ou avoir vécu un événement traumatisant (comme la traite de personnes, la torture ou la violence sexuelle) susceptible de la rendre particulièrement vulnérable si elle est placée en détention ou si elle reste en détention.

that an individual is suffering from a condition, or has experienced a traumatic event (such as trafficking, torture or sexual violence), that would be likely to render them particularly vulnerable to harm if they are placed in detention or remain in detention, whether or not the individual has highlighted this themselves

- observations from members of staff lead to a belief that the individual is at risk, in the absence of a self-declaration or other evidence.”

By codifying comparable protections, Canada would align with international standards and demonstrate leadership within the G7 on humane, rights-based immigration enforcement.

The proposed Amendments are also in alignment with the Geneva Conventions and the [United Nations Declaration on the Rights of the Person](#) to treat all human beings with dignity and respect.

International obligations

The proposed Amendments are not related to an international obligation.

Effects on the environment

In accordance with the [Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment](#) (SEEA Directive), a preliminary scan concluded that a SEEA is not required.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) assessment was conducted to evaluate the potential of the proposed Amendments to impact diverse populations, particularly those at heightened risk of harm or discrimination within the immigration detention system. The analysis considered how the proposed Amendments may have differential effects on individuals based on intersecting identity factors, including gender, age, race, indigeneity, disability, sexual orientation, gender identity, immigration status, and socio-economic background.

The proposed Amendments are expected to have a net positive impact on victims and survivors of GBV, especially women, girls, transgender and non-binary individual, and groups that are disproportionately affected by GBV due to deeply rooted gender inequalities, stigma and systemic barriers. The proposal also recognizes that GBV may affect men and boys who do not conform to dominant gender norms, particularly within detention settings.

- les personnes qui effectuent l'examen ou le réexamen de la détention ont connaissance de preuves provenant d'un médecin ou d'un professionnel qui révèlent que la personne est atteinte d'une maladie ou a vécu un événement traumatisant (comme la traite de personnes, la torture ou la violence sexuelle) susceptible de la rendre particulièrement vulnérable si elle est placée en détention ou si elle reste en détention, qu'elle l'ait elle-même mentionné ou non.
- les observations des membres du personnel donnent à penser que la personne est à risque, en l'absence d'une autodéclaration ou d'autres preuves » [Traduction].

En codifiant des protections comparables, le Canada se conformerait aux normes internationales et ferait preuve de leadership au sein du G7 en ce qui concerne l'application humaine des lois en matière d'immigration, qui respecte les droits des personnes.

Les modifications proposées tiennent également compte des conventions de Genève et de la [Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies](#), qui énoncent que tous les êtres humains doivent être traités avec dignité et respect.

Obligations internationales

Les modifications proposées ne sont pas liées à une obligation internationale.

Effets sur l'environnement

Conformément à la [Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique](#), une analyse préliminaire a conclu qu'une telle évaluation n'était pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une évaluation de l'analyse comparative entre les sexes plus a été menée pour déterminer l'incidence possible des modifications proposées sur diverses populations, en particulier celles qui sont exposées à un risque accru de préjudices ou de discrimination dans le système de détention liée à l'immigration. L'analyse portait sur les différents effets des modifications proposées sur les personnes en fonction de facteurs identitaires croisés, notamment le sexe, l'âge, la race, l'identité autochtone, le handicap, l'orientation sexuelle, l'identité de genre, le statut d'immigrant et le milieu socioéconomique.

Les modifications proposées devraient avoir une incidence positive nette sur les victimes et les survivants de la VFS, en particulier les femmes, les filles, les personnes transgenres et non binaires, ainsi que les groupes qui sont touchés de la VFS de façon disproportionnée en raison d'inégalités de genre profondément enracinées, de la stigmatisation et des obstacles systémiques. Le projet de règlement reconnaît également que les hommes et les

These impacts have been documented through oversight mechanisms such as the CBSA's Immigration Detention Monitoring Program conducted by the Canadian Red Cross Society.

The proposed Amendments would codify trauma-informed and victim-centred practices that already exist in policy and operational guidance into the IRPR. It will provide more guidance and would support more individualized and equitable decision-making by enabling officers and IRB members to consider the specific vulnerabilities of persons affected by GBV when making detention or release decisions. This aligns with broader commitments made by the Government of Canada under the National Strategy to Combat Human Trafficking and the National Action Plan to End Gender-Based Violence, which call for stronger protections and reduced systemic harms for at-risk populations.

This proposal is designed to be inclusive by also focusing on "persons at risk of GBV." This ensures that individuals who are more likely to face GBV are captured under this regulatory proposal, such as those with disabilities, older adults, persons with mental health needs, pregnant individuals, and 2SLGBTQI+ persons. This mitigates potential equity concerns by allowing flexibility to account for intersecting forms of vulnerabilities.

The proposal also highlights unique considerations for Indigenous people, including those who are GBV survivors or victims of forced labour industries and who do not meet the criteria to enter Canada by right. While persons registered under the *Indian Act* have a right of entry, others may not and could face detention absent an assessment of their individual circumstances. The proposed Amendments are not expected to negatively impact Indigenous people without the right of entry to Canada as per subsection 19(1) of the IRPA. Indigenous women and girls are acknowledged as a population disproportionately affected by GBV. Indigenous people who are victims and survivors of GBV, but who do not meet the criteria to enter Canada by right, would be able to avail themselves of the proposed consideration factor if they are facing immigration detention. The proposal supports improved outcomes for these individuals by formalizing detention-related considerations that reflect their unique vulnerabilities and lived experience. Therefore, the proposed Amendments are expected to have a positive impact on this cohort by reducing the risk of further traumatization and codifying

garçons, qui ne se conforment pas aux normes dominantes en matière de genre, peuvent être victimes de la VFS, en particulier dans les centres de détention. Ces incidences ont été documentées grâce à des mécanismes de suivi tels que le Programme de suivi des conditions de détention des immigrants de l'AFSC qui est exécuté par la Société canadienne de la Croix-Rouge.

Les modifications proposées codifieraient les pratiques tenant compte des traumatismes et qui sont axées sur les victimes, pratiques qui existent déjà dans les politiques de même que dans les directives opérationnelles du RIPR. Ces changements fourniront davantage de directives et faciliteront la prise de décisions plus individualisées et équitables, en permettant aux agents et aux commissaires de la CISR de prendre en compte les vulnérabilités particulières des personnes ayant subi de la VFS lorsqu'ils prennent des décisions quant à la détention ou la mise en liberté. Ceci correspond aux engagements généraux qu'a pris le gouvernement du Canada et qui sont énoncés dans la Stratégie nationale de lutte contre la traite des personnes et dans le Plan d'action national pour mettre fin à la violence fondée sur le sexe, lesquels visent à renforcer les protections et à réduire les préjudices systémiques des populations à risque.

Cette proposition se veut être inclusive, car elle est axée sur les « personnes à risque de la VFS ». Cela permet de s'assurer que les personnes les plus susceptibles d'être victimes de la VFS sont incluses dans ce projet de règlement, notamment les personnes handicapées, les personnes âgées, les personnes ayant des besoins en matière de santé mentale, les femmes enceintes et les personnes 2ELGBTQI+. Cela permet également d'atténuer les problèmes potentiels d'équité, en offrant la flexibilité nécessaire pour tenir compte des formes croisées de vulnérabilité.

La proposition met également l'accent sur des considérations particulières pour les personnes autochtones, notamment les personnes victimes ou survivantes de la VFS ou de l'industrie du travail forcé et qui ne satisfont pas aux critères pour entrer au Canada de plein droit. Bien que les personnes inscrites en vertu de la *Loi sur les Indiens* ont le droit d'entrer au Canada, d'autres pourraient ne pas avoir ce droit et pourraient être placées en détention sans que leur cas individuel fasse l'objet d'une évaluation. Bien que les modifications réglementaires ne devraient pas avoir d'incidence négative sur les Autochtones sans droit d'entrée au Canada en vertu du paragraphe 19(1) de la LIPR, il est admis que les femmes et les filles autochtones forment une population touchée de manière disproportionnée par la VFS. Les personnes autochtones victimes et survivantes de la VFS, mais qui ne satisfont pas aux critères pour entrer au Canada de plein droit, pourraient se prévaloir du facteur à prendre en considération proposé si elles font l'objet d'une détention aux fins d'immigration. La proposition vise à améliorer la situation de ces personnes en officialisant les considérations liées à la détention qui

in regulations a consistent, fair, and humane approach to immigration detention decisions.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Amendments would come into force upon registration.

Since CBSA and the IRB are currently expected to consider GBV, processes are already in place to facilitate implementation of the proposed Amendments. The CBSA would update relevant field guidance, including Operational Bulletins and Program Manuals, and make these resources available to frontline officers. Operational policy would be revised to guide decision-makers in assessing the appropriateness of detention for victims and survivors of GBV, taking into account a range of relevant factors. Coordination with the IRB will also be required, as IRB members must consider these same factors when determining continued detention or release of individuals. Implementation costs are expected to be funded through the *National Strategy to Combat Human Trafficking*.

Although the proposed Amendments place an emphasis on victims, survivors and those at risk of GBV, it is important to note that the criteria listed under section 248 are not exhaustive, and decision-makers will still be obligated to consider all relevant factors and circumstances when determining whether detention or continued detention is justified. As per existing policy, decision-makers will continue to assess the impact of detention on other “vulnerable persons,” such as individuals experiencing mental health challenges, medical conditions, disabilities, or other circumstances that may amplify the consequences of detention.

Contact

Carolyn Keeler
Immigration and Asylum Policy Innovation Division
Strategic Policy Branch
Canada Border Services Agency
Email: IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca

tiennent compte de leurs vulnérabilités particulières et des expériences qu’elles ont vécues. Ainsi, les modifications proposées devraient avoir une incidence positive sur ce groupe en réduisant le risque de traumatismes supplémentaires et en codifiant dans la réglementation une approche uniforme, équitable et humaine pour les décisions relatives à la détention en matière d’immigration.

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées entreraient en vigueur au moment de l’enregistrement.

Comme l’ASFC et la CISR doivent présentement tenir compte de la VFS, des processus sont déjà en place pour faciliter la mise en œuvre des modifications proposées. L’ASFC mettrait à jour les directives pertinentes sur le terrain, y compris les bulletins opérationnels et les guides de programme, et mettrait ces ressources à la disposition des agents de première ligne. Les politiques opérationnelles seraient révisées pour guider les décideurs dans l’évaluation de la pertinence de la détention des victimes et des survivants de la VFS, en prenant en compte une série de critères pertinents. Une coordination avec la CISR sera également nécessaire, car les commissaires de la CISR doivent tenir compte de ces mêmes critères lorsqu’ils doivent décider si les personnes restent en détention ou si elles doivent être libérées. Les coûts de mise en œuvre devraient être financés dans le cadre de la *Stratégie nationale de lutte contre la traite des personnes*.

Bien que ces modifications proposées mettent l’accent sur les victimes, les survivants et les personnes exposées à la VFS, il est important de souligner que la liste des critères énoncés à l’article 248 n’est pas exhaustive et que les décideurs, au moment de déterminer si la détention ou le maintien en détention est justifié, seront toujours dans l’obligation de prendre en considération toutes les circonstances et tous les facteurs pertinents. Conformément à la politique existante, les décideurs continueront d’évaluer l’impact de la détention sur d’autres « personnes vulnérables », telles que les personnes ayant des problèmes de santé mentale, des conditions médicales, des handicaps ou d’autres circonstances qui peuvent amplifier les conséquences de la détention.

Personne-ressource

Carolyn Keeler
Division de l’innovation en matière de politique
d’immigration et d’asile
Direction générale de la politique stratégique
Agence des services frontaliers du Canada
Courriel : IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations* under subsections 5(1) and (2)^a to (4) and paragraph 61(b) of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Carolyn Keeler, Acting Executive Director, Immigration and Asylum Policy Innovation Division, Strategic Policy Branch, Canada Border Services Agency, 100 Metcalfe Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0L8 (email: IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, August 10, 2026

Janna Rinaldi
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations**Amendments**

1 Section 248 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) whether the person concerned is a victim or survivor of gender-based violence or at risk of experiencing such violence.

2 The Regulations are amended by adding the following after section 249:

Gender-based violence

249.1 (1) For the purposes of paragraph 248(g), the following factors must be considered when assessing whether

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 5(1) et (2)^a à (4) et de l'alinéa 61b) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Carolyn Keeler, directrice générale par intérim, Division des politiques sur l'immigration et l'asile, Direction générale de la politique stratégique, Agence des services frontaliers du Canada, 100 rue Metcalfe, 10^e étage, Ottawa, Ontario K1A 0L8 (courriel : IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 10 août 2026

La greffière adjointe du Conseil privé
Janna Rinaldi

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés**Modifications**

1 L'article 248 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

g) le fait que l'intéressé est une victime ou un survivant de violence fondée sur le sexe ou à risque de subir ce type de violence.

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 249, de ce qui suit :

Violence fondée sur le sexe

249.1 (1) Pour l'application de l'alinéa 248g), les critères qui doivent être pris en compte pour établir si l'intéressé

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2

^b S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/2002-227

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2

^b L.C. 2001, ch. 27

¹ DORS/2002-227

the person concerned is a victim or survivor of gender-based violence or at risk of experiencing such violence:

- (a)** whether they identify as a victim or survivor of gender-based violence or at risk of experiencing such violence;
- (b)** the availability of any evidence, including their testimony or that of their witnesses, demonstrating that they may be a victim or survivor of gender-based violence or at risk of experiencing such violence; and
- (c)** any other factor that is considered relevant to this assessment.

Detention

(2) If the person concerned is a victim or survivor of gender-based violence or at risk of experiencing such violence, the following factors must also be considered before a decision is made on detention or release:

- (a)** their care, protection and safety needs, including the likelihood that the detention could harm their physical, emotional or psychological well-being; and
- (b)** any other factor that is considered relevant to this assessment.

Coming into Force

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

est une victime ou un survivant de violence fondée sur le sexe ou à risque de subir ce type de violence sont les suivants :

- a)** le fait qu'il s'identifie ou non en tant que victime ou survivant de violence fondée sur le sexe ou comme étant à risque de subir ce type de violence;
- b)** le fait que des éléments de preuve disponibles, notamment le témoignage de l'intéressé ou de témoins, démontrent qu'il peut être une victime ou un survivant de violence fondée sur le sexe ou à risque de subir ce type de violence;
- c)** tout autre critère jugé pertinent aux fins de cet examen.

Détention

(2) Si l'intéressé est une victime ou un survivant de violence fondée sur le sexe ou à risque de subir ce type de violence, les critères ci-après doivent aussi être pris en compte avant qu'une décision ne soit prise quant à la détention ou la mise en liberté :

- a)** ses besoins en matière de soins, de protection et de sécurité, notamment la probabilité que la mise en détention puisse nuire à son bien-être physique, émotionnel ou psychologique;
- b)** tout autre critère jugé pertinent aux fins de cet examen.

Entrée en vigueur

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

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

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* currently require that zero-emission vehicles represent at least 20% of new model year 2026 light-duty vehicles offered for sale, 60% for model year 2030, and 100% for model year 2035 and beyond. These requirements, known as the Electric Vehicle Availability Standard, would place financial pressure on automakers as they navigate evolving market and trade conditions in the North American market that could make compliance challenging, thus potentially putting the domestic automotive manufacturing sector, and vehicle supply in Canada, at risk. Additionally, a number of administrative amendments to Canada's *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* are required to ensure program continuity in Canada following the United States' final rule to repeal all vehicle greenhouse gas emission performance standards.

Description: The proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* would repeal the zero-emission vehicle requirements. In addition, modifications of certain references would be made to ensure program continuity in response to the final rule published in the United States to repeal all vehicle

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

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers exige actuellement que les véhicules zéro émission représentent au moins 20 % des véhicules légers neufs de l'année de modèle 2026 mis en vente, 60 % pour l'année de modèle 2030 et 100 % pour l'année de modèle 2035 et au-delà. Ces exigences, connues sous le nom de « norme sur la disponibilité des véhicules électriques » (NDVE), exerceraient une pression financière sur les fabricants automobiles alors qu'ils doivent composer avec l'évolution des conditions du marché et du commerce en Amérique du Nord, ce qui pourrait rendre difficile le respect de la conformité et, par conséquent, mettre en péril le secteur national de la fabrication automobile et l'offre de véhicules au Canada. De plus, un certain nombre de modifications administratives au Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers du Canada sont nécessaires pour assurer la continuité du programme au Canada à la suite du règlement final des États-Unis qui vise à abroger toutes les normes de rendement relatives aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules.

Description : Le projet de Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers abrogerait les exigences relatives aux véhicules zéro émission. De plus, des modifications seraient apportées à certaines références afin d'assurer la continuité du programme en réponse au règlement final publié aux

greenhouse gas emission performance standards. Other minor administrative amendments would also be made.

Rationale: On February 5, 2026, the Prime Minister announced Canada's [Automotive Strategy](#) to support the automotive industry. Repealing the zero-emission vehicle requirements would provide additional flexibility to Canadian manufacturers and importers that are facing economic challenges that were not anticipated when the current requirements were put into place in 2023. Repealing the Electric Vehicle Availability Standard is a necessary initial step in the transition to a revised regulatory approach that drives greenhouse gas emission reductions in a technology-neutral manner, while providing flexibility to the Canadian automotive industry in a time of significant economic uncertainty. As the zero-emission vehicle requirements are set to begin as of 2026, removing these requirements now would provide regulatory certainty for the industry with regard to the repeal of the Electric Vehicle Availability Standard, while the Government works to develop enhanced greenhouse gas emission standards that put Canada on a path to achieve a goal of 75% electric vehicle sales by 2035 and 90% by 2040, as announced in Canada's Automotive Strategy.

The repeal of the Electric Vehicle Availability Standard is just one element of a broader Government electric vehicle policy, as announced in the Automotive Strategy. In total, the Government's overall goal of reaching 90% electric vehicle sales in 2040 could achieve approximately 145 megatonnes of greenhouse gas emission reductions by 2050, based on current projections, compared to a scenario where zero-emission vehicle requirements are repealed, and greenhouse gas emission standards remain at 2026 levels. It is important to note that this is an illustrative example of electric vehicle uptake that achieves the Government's 75% and 90% electric vehicle sales targets. Exact emission reductions attributable to future greenhouse gas emission standards would be assessed in a future analysis alongside their publication in the *Canada Gazette*.

In addition to the repeal of the Electric Vehicle Availability Standard and the intent to introduce

États-Unis pour abroger toutes les normes de rendement relatives aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules. D'autres modifications administratives mineures seraient également apportées.

Justification : Le 5 février 2026, le premier ministre a annoncé la [stratégie automobile](#) du Canada à l'appui de l'industrie automobile. L'abrogation des exigences relatives aux véhicules zéro émission offrirait aux fabricants et importateurs canadiens, qui sont confrontés à des défis économiques qui n'avaient pas été prévus lorsque les exigences actuelles ont été mises en place en 2023, une plus grande souplesse. L'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est une première étape nécessaire dans la transition vers une approche réglementaire révisée qui favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière neutre sur le plan technologique, tout en offrant une certaine souplesse à l'industrie automobile canadienne en cette période d'incertitude économique importante. Étant donné que les exigences relatives aux véhicules zéro émission doivent entrer en vigueur en 2026, leur élimination maintenant offrirait une certitude réglementaire à l'industrie en ce qui concerne l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, pendant que le gouvernement travaille à l'élaboration de normes améliorées en matière d'émissions de gaz à effet de serre, qui placent le Canada en voie d'atteindre l'objectif de 75 % de véhicules électriques dans les ventes de véhicules d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040, comme annoncé dans la stratégie automobile du Canada.

L'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'est qu'un des éléments d'une politique gouvernementale plus large sur les véhicules électriques, comme annoncé dans la stratégie automobile. Au total, l'objectif global du gouvernement d'atteindre 90 % de véhicules électriques dans les ventes de véhicules en 2040 pourrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 145 mégatonnes d'ici 2050, selon les projections actuelles, par rapport à un scénario où les exigences relatives aux véhicules zéro émission sont abrogées et où les normes d'émissions de gaz à effet de serre restent aux niveaux de 2026. Il est important de noter qu'il s'agit d'un exemple illustratif de l'adoption des véhicules électriques qui permet d'atteindre les objectifs gouvernementaux de 75 % et de 90 % de véhicules électriques dans les ventes de véhicules. Les réductions exactes des émissions attribuables aux futures normes d'émissions de gaz à effet de serre seraient évaluées dans une analyse ultérieure parallèlement à la publication de ces normes dans la *Gazette du Canada*.

Outre l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques et l'intention d'établir des normes

Canada-unique greenhouse gas emission standards, the Automotive Strategy includes measures to accelerate investment in Canada's auto manufacturing sector to incentivize clean technologies and electric vehicles. It also aims to strengthen consumer demand through the reintroduction of purchase incentives and measures to enhance the national electric vehicle charging network. This approach is expected to provide increased flexibility by allowing manufacturers to use a range of technologies to respond to consumer preferences in the near term, while driving greenhouse gas emission reductions and zero-emission vehicle adoption over time.

Cost-benefit statement: The repeal of the Electric Vehicle Availability Standard is estimated to result in fewer zero-emission vehicles on the market, and fewer of these vehicles purchased in Canada than what was expected under the Electric Vehicle Availability Standard. This would result in avoided costs to vehicle purchasers, who would no longer bear the higher upfront cost of a zero-emission vehicle, and the associated cost of installing an at-home charging unit. These avoided costs are estimated to be \$57.6 billion from 2026 to 2050. Conversely, these same consumers would forgo fuel and vehicle maintenance savings that accrue from electric vehicle ownership. Forgone fuel savings are estimated at \$53.8 billion over the same period; however, forgone vehicle maintenance savings have not been monetized in this analysis. These proposed Amendments would also be expected to result in net forgone greenhouse gas emission reductions of 326 megatonnes, valued at \$94.2 billion in potential climate change-induced global damages, for a total net cost of \$90.3 billion.

The Canadian automotive sector is a major economic driver, contributing approximately \$16.8 billion to national gross domestic product in 2024.¹ As one of the country's largest manufacturing industries, it directly employs over 125 000 people and supports roughly 500 000 jobs in total (including parts suppliers and dealership networks). The Canadian automotive sector has faced several major historical economic shocks. Between 2007 and 2009, the industry lost 43 500 jobs, a 28.5% decline in the workforce due to the impact of the global financial crisis.² Maintaining zero-emission vehicle requirements, when the capacity of the Canadian auto sector to adjust is compromised by the

propres au Canada en matière d'émissions de gaz à effet de serre, la stratégie automobile comprend des mesures visant à accélérer les investissements dans le secteur de la fabrication automobile au Canada afin d'encourager les technologies propres et les véhicules électriques. Elle vise également à renforcer la demande des consommateurs par la réintroduction d'incitatifs à l'achat et l'adoption de mesures visant à améliorer le réseau national de recharge des véhicules électriques. Cette approche devrait offrir une plus grande flexibilité en permettant aux fabricants d'utiliser une gamme de technologies pour répondre aux préférences des consommateurs à court terme, tout en favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption des véhicules zéro émission au fil du temps.

Énoncé des coûts et avantages : L'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques devrait entraîner une diminution du nombre de véhicules zéro émission sur le marché et du nombre de ces véhicules qui seront achetés au Canada par rapport aux attentes selon cette norme. Il en résulterait des coûts évités pour les acheteurs de véhicules, qui n'auraient plus à assumer le coût initial plus élevé d'un véhicule zéro émission ni le coût associé à l'installation d'une borne de recharge à domicile. Ces coûts évités sont estimés à 57,6 G\$ entre 2026 et 2050. Par contre, ces mêmes consommateurs renonceraient aux économies de carburant et d'entretien des véhicules qui découlent de la possession d'un véhicule électrique. Les économies perdues en termes de carburant sont estimées à 53,8 G\$ au cours de la même période; les économies perdues en termes d'entretien des véhicules, quant à elles, n'ont pas été monétisées dans cette analyse. Ces modifications proposées devraient également entraîner une perte nette de réductions d'émissions de gaz à effet de serre de 326 mégatonnes, évaluée à 94,2 G\$ en dommages mondiaux potentiels attribuables aux changements climatiques, pour un coût net total de 90,3 G\$.

Le secteur canadien de l'automobile est un moteur économique important, qui a contribué à hauteur d'environ 16,8 milliards de dollars au produit intérieur brut national en 2024¹. En tant que l'une des plus grandes industries manufacturières du pays, elle emploie directement plus de 125 000 personnes et soutient environ 500 000 emplois au total (y compris les fournisseurs de pièces et les réseaux de concessionnaires). Le secteur canadien de l'automobile a été confronté à plusieurs chocs économiques historiques majeurs. Entre 2007 et 2009, l'industrie a perdu 43 500 emplois, soit une baisse de 28,5 % de la main-d'œuvre en raison de l'impact de la crise financière mondiale². Le maintien des exigences

¹ Statistics Canada. [Table 36-10-0434-03 Gross domestic product \(GDP\) at basic prices, by industry, annual average \(x 1,000,000\)](#)
² Recent Trends in Canadian Automotive Industries

¹ Statistique Canada. [Tableau 36-10-0434-03 Produit intérieur brut \(PIB\) aux prix de base, par industries, moyenne annuelle \(x 1 000 000\)](#)
² Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes

economic challenges it now faces, could also lead to contractions in sectoral gross domestic product and employment. Any reduction in the risk of job losses in the Canadian auto sector needs to be considered in evaluating the costs and benefits of repealing the Electric Vehicle Availability Standard.

relatives aux véhicules zéro émission, alors que la capacité d'adaptation du secteur automobile canadien est compromise par les défis économiques auxquels il est actuellement confronté, pourrait également entraîner une contraction du produit intérieur brut sectoriel et de l'emploi. Toute réduction du risque de perte d'emplois dans le secteur canadien de l'automobile doit être prise en compte dans l'évaluation des coûts et des avantages de l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Issues

The *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (hereafter referred to as the Regulations) currently require that zero-emission vehicles (ZEVs) represent at least 20% of new model year (MY) 2026 light-duty vehicles (LDVs) offered for sale, 60% for MY 2030, and 100% for MY 2035 and beyond; these requirements are known as the Electric Vehicle Availability Standard (EVAS). While the transition to ZEVs is a key part of Canada's electrified future and crucial to achieve net-zero emissions by 2050, it is unfolding amid significant short-term economic uncertainty. Since finalizing EVAS, the broader ZEV landscape has changed, with the Incentives for Zero-Emission Vehicles (iZEV) program ending, and the United States (U.S.) reversing federal support for electric vehicles (EVs) and imposing high tariffs on vehicle production inputs such as steel and aluminum. This changing landscape has contributed to declining ZEV sales in Canada falling from about 14% in 2024 to about 9% in 2025.³ Under these circumstances, current ZEV requirements could create more pressure on automakers as they navigate uncertainties in an integrated North American vehicle market such as fluctuations in consumer demand, and evolving market and trade conditions. Such pressures could create near-term competitiveness challenges for Canadian automakers in the North American market, with potential implications for investment and employment in the sector. Shifting from a prescriptive approach to one that drives greenhouse gas (GHG) emission reductions in a technology-neutral manner, while still increasing ZEV sales over time, provides needed flexibility to Canadian automakers. Given that developing a Canada-unique approach to GHG standards is complex and requires extensive analysis and engagement with stakeholders, and that current ZEV requirements begin in 2026, timely regulatory action to remove ZEV requirements is required as an initial step to implementing more ambitious and sovereign GHG emission standards for LDVs.

Enjeux

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (ci-après dénommé le « Règlement ») exige actuellement que les véhicules zéro émission (VZE) représentent au moins 20 % des véhicules légers neufs de l'année de modèle 2026 mis en vente, 60 % pour l'année de modèle 2030 et 100 % pour l'année de modèle 2035 et au-delà. Ces exigences sont connues sous le nom de « norme sur la disponibilité des véhicules électriques » (NDVE). Bien que la transition vers les VZE soit un élément clé de l'avenir électrifié du Canada et essentielle pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, elle se déroule dans un contexte d'incertitude économique à court terme. Depuis la finalisation de la NDVE, le paysage plus vaste des VZE a changé : le programme Incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) a pris fin, et les États-Unis ont annulé leur soutien fédéral aux véhicules électriques et mis en place des droits de douane élevés sur les intrants de production de véhicules, comme l'acier et l'aluminium. Cette évolution du marché a contribué à la baisse des ventes de VZE au Canada, qui sont passées d'environ 14 % en 2024 à environ 9 % en 2025³. Dans ces circonstances, les exigences actuelles relatives aux VZE pourraient accroître la pression sur les fabricants automobiles alors qu'ils font face aux incertitudes qui pèsent sur un marché automobile nord-américain intégré, comme les fluctuations dans la demande des consommateurs et l'évolution des conditions du marché et du commerce. De telles pressions pourraient créer des défis à court terme en matière de compétitivité pour les fabricants automobiles canadiens sur le marché nord-américain, ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'investissement et l'emploi dans le secteur. Le passage d'une approche normative à une approche qui favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière neutre sur le plan technologique, tout en continuant de faire augmenter les ventes de VZE au fil du temps, offre la souplesse nécessaire aux fabricants automobiles canadiens. Étant donné que l'élaboration d'une approche propre au Canada en matière de normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) est complexe et nécessite une analyse approfondie et une mobilisation des intervenants, et que les exigences

³ Statistics Canada. [Table 20-10-0085-01 New motor vehicle sales, monthly](#)

³ Statistique Canada. [Tableau 20-10-0085-01 Ventes de véhicules automobiles neufs, mensuelles](#)

Furthermore, a number of administrative amendments to the Regulations are required to ensure program continuity in Canada in response to the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) final rule to repeal all vehicle GHG emission standards.

Background

Transportation is the second-largest source of GHG emissions in Canada. In 2024, 28% of total Canadian GHG emissions came from the transportation sector.⁴ In December 2015, Canada and its international partners reached the Paris Agreement, an accord intended to fight climate change and limit the global average temperature rise to well below two degrees Celsius (2 °C) and to pursue efforts to limit the temperature increase to 1.5 °C above pre-industrial levels. As part of its commitment under the Paris Agreement, Canada has a target of achieving net-zero emissions by 2050.

To achieve these goals, Canada has a suite of vehicle and engine emission regulations to reduce GHG emissions from the on-road transportation sector. The Regulations are made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) and apply to manufacturers and importers of vehicles into Canada. They were first published in the *Canada Gazette*,⁵ Part II, on October 13, 2010, and established GHG emission standards for new passenger cars and light-duty trucks beginning in MY 2011. They have since been amended, including through 2014 Amendments⁶ that increased the stringency of the GHG emission standards and established progressively more stringent annual fleet average standards for MYs 2017 through 2025. In 2023, [amendments to the Regulations](#) were made to establish mandatory ZEV requirements for passenger cars and light-duty trucks offered for sale in Canada. The ZEV requirements begin for the 2026 model year, with a requirement that at least 20% of new MY 2026 LDVs offered for sale be ZEVs. The requirements increase annually to 60% for MY 2030 and 100% for MY 2035 and beyond. While the transition to ZEVs is a key part of Canada's electrified future and crucial to achieve net-zero emissions by 2050, it is unfolding amid significant short-term economic

actuelles relatives aux VZE entrent en vigueur en 2026, une mesure réglementaire rapide pour éliminer les exigences relatives aux VZE est nécessaire comme première étape de la mise en œuvre de normes d'émissions de GES souveraines et plus ambitieuses pour les véhicules légers.

De plus, un certain nombre de modifications administratives au Règlement sont nécessaires pour assurer la continuité du programme au Canada en réponse au règlement final de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis) visant à abroger toutes les normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules.

Contexte

Le secteur des transports est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre en importance au Canada. En 2024, 28 % des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada provenaient de ce secteur⁴. En décembre 2015, le Canada et ses partenaires internationaux ont conclu l'Accord de Paris, une entente destinée à lutter contre les changements climatiques et à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à bien moins de 2 °C, ainsi qu'à poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Dans le cadre de son engagement au titre de l'Accord de Paris, le Canada a pour objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Pour atteindre ces objectifs, le Canada dispose d'une série de règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier. Le Règlement est établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] et s'applique aux fabricants et aux importateurs de véhicules au Canada. Il a été publié pour la première fois⁵ dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 13 octobre 2010, et a établi des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les automobiles à passagers et les camions légers neufs à compter de l'année de modèle 2011. Il a depuis été modifié, notamment au moyen de modifications⁶ en 2014 qui ont accru la rigueur des normes d'émissions de gaz à effet de serre et établi des normes annuelles moyennes progressivement plus rigoureuses pour les parcs automobiles de l'année de modèle 2017 à l'année de modèle 2025. En 2023, des [modifications ont été apportées au Règlement](#) afin d'établir des exigences relatives aux VZE pour les automobiles à passagers et les camions légers mis en vente au Canada. Les exigences en matière de VZE commencent pour l'année de modèle 2026, dont l'obligation qu'au moins 20 % des véhicules légers neufs de l'année de modèle 2026 mis en

⁴ Executive summary of the report: Greenhouse gas sources and sinks in Canada: 2026

⁵ *Canada Gazette*, Part II

⁶ *Canada Gazette — Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*

⁴ Sommaire de l'inventaire : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada : 2026

⁵ Partie II de la *Gazette du Canada*

⁶ *Gazette du Canada — Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*

uncertainty. Recent U.S. policy uncertainty could affect the affordability and availability of ZEVs in Canada given the integrated North American market.

In early 2025, the United States imposed a series of new and expanded tariffs on Canadian automobiles, auto parts, trucks, buses, and resources such as steel, aluminum, and copper. With over 90% of Canadian-made vehicles and 60% of Canadian-made parts exported to the United States, U.S. automotive tariffs are threatening Canada's automotive manufacturing industry. Canada's auto sector supports over 500 000 workers, contributes over \$16 billion annually to Canada's gross domestic product (GDP), and is one of the country's largest export industries — with domestic production exceeding 1.2 million passenger vehicles in 2025. Since April 2025, Canadian-made vehicles have faced a 25% U.S. tariff on non-U.S. content (the value of U.S. content in autos that are compliant with the Canada-United States-Mexico Agreement [CUSMA] is exempt). This prompted Canada to respond with retaliatory tariffs on non-CUSMA-compliant U.S. vehicles. All these measures created significant uncertainty for the Canadian automotive industry. In the midst of this uncertainty, historical total ZEV sales fell from 14% of total new passenger vehicle sales in 2024 to just 9% of total new passenger vehicle sales in 2025. While EV sales continue to increase globally, with one in four new cars sold worldwide being electric in 2025 according to the International Energy Agency, Canada is part of a broader North American auto market that has witnessed slower adoption rates relative to other regional markets including Europe and Asia.⁷ To support the sector as it navigates the immediate challenges from U.S. trade actions while preparing for a zero-emissions future, on September 5, 2025, the Prime Minister announced that EVAS would undergo a 60-day review and the requirements for MY 2026 would be removed.

On February 5, 2026, the Prime Minister announced Canada's [Automotive Strategy](#), which included new measures to accelerate investment in Canada's auto

vente soient des VZE. Les exigences augmentent chaque année pour atteindre 60 % pour l'année de modèle 2030 et 100 % pour l'année de modèle 2035 et au-delà. Bien que la transition vers des VZE soit un élément clé de l'avenir électrifié du Canada et cruciale pour l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050, elle se déroule dans un contexte d'incertitude économique importante à court terme. L'incertitude récente de la politique américaine pourrait influencer sur l'abordabilité et la disponibilité des VZE au Canada en raison du marché nord-américain intégré.

Au début de 2025, les États-Unis ont imposé au Canada une série de droits de douane nouveaux et élargis sur les automobiles, les pièces automobiles, les camions, les autobus et des ressources, comme l'acier, l'aluminium et le cuivre. Comme plus de 90 % des véhicules fabriqués au Canada et 60 % des pièces fabriquées au Canada sont exportés aux États-Unis, les tarifs américains sur les automobiles menacent l'industrie canadienne de la fabrication automobile. Le secteur canadien de l'automobile emploie plus de 500 000 travailleurs, contribue à hauteur de plus de 16 G\$ par année au produit intérieur brut (PIB) du Canada et constitue l'une des plus grandes industries d'exportation du pays — la production nationale ayant dépassé 1,2 million de véhicules à passagers en 2025. Depuis avril 2025, les véhicules fabriqués au Canada sont soumis à des droits de douane américains de 25 % sur le contenu non américain (la valeur du contenu américain dans les automobiles conformes à l'Accord Canada–États-Unis–Mexique [ACEUM] est exemptée). Le Canada a donc réagi en imposant des représailles tarifaires sur les véhicules américains non conformes à l'Accord Canada–États-Unis–Mexique. Toutes ces mesures ont créé une grande incertitude pour l'industrie automobile canadienne. Dans ce contexte d'incertitude, les ventes historiques totales de VZE ont chuté, passant de 14 % des ventes totales d'automobiles à passagers neuves en 2024 à seulement 9 % des ventes totales d'automobiles à passagers neuves en 2025. Alors que les ventes de VE continuent d'augmenter à l'échelle mondiale, une automobile neuve sur quatre vendue dans le monde étant électrique en 2025 selon l'Agence internationale de l'énergie, le Canada fait partie d'un marché automobile nord-américain plus vaste, qui a connu des taux d'adoption plus lents par rapport à d'autres marchés régionaux, notamment l'Europe et l'Asie⁷. Pour aider le secteur à relever les défis immédiats posés par les mesures commerciales des États-Unis tout en se préparant à un avenir sans émissions, le premier ministre a annoncé le 5 septembre 2025 que la NDVE ferait l'objet d'un examen de 60 jours et que les exigences pour l'année de modèle 2026 seraient supprimées.

Le 5 février 2026, le premier ministre a annoncé la [stratégie automobile](#) du Canada, qui comprend de nouvelles mesures visant à accélérer les investissements dans le

⁷ Trends in electric cars — Global EV Outlook 2026 — Analysis - IEA

⁷ Une analyse de l'AIE : Trends in electric cars — Global EV Outlook 2026 (disponible en anglais seulement; tendances des ventes électriques — perspectives mondiales des VE 2026).

manufacturing sector to help the industry adapt, grow, and diversify to new markets, and to encourage investment in clean technologies and EVs. The Government announced its intent to strengthen domestic demand by making EVs more affordable through the reintroduction of purchase incentives and measures to enhance the national charging network. To complement this, Canada also announced action to reduce tariffs on a limited number of low-cost Chinese EVs. Additionally, the Government announced its intent to strengthen Canada's LDV GHG emission standards and to put Canada on a path to achieve a goal of 75% EV sales by 2035 and 90% by 2040. The Prime Minister noted that these more stringent and sovereign GHG emissions standards would enable the Government to repeal EVAS, providing manufacturers more flexibility in the choice of technologies to lower their fleet emissions and respond to consumer preferences in the near term, while driving EV adoption over time.

Canada's vehicle and engine emission regulations have historically been aligned with those of the U.S. EPA. In order to ensure efficient alignment with the U.S. EPA, incorporation by reference is used in the Canadian vehicle and engine emission regulations as a technique to integrate certain provisions from the *Code of Federal Regulations*, such as several emission standards and test procedures. However, on February 18, 2026, the U.S. EPA published its final rule to [rescind the 2009 Endangerment Finding](#), the basis for regulating vehicle GHG emissions in the United States, and to repeal all GHG emission standards and related regulatory requirements for light-, medium-, and heavy-duty vehicles and engines, effective April 20, 2026.

Objective

The objective of the proposed Amendments is to remove ZEV requirements under the Regulations. This initial regulatory step needs to take place quickly to ensure certainty with respect to the existing EVAS, which begins in 2026. It will provide the Government with the time needed to develop and engage stakeholders on more stringent Canada-unique GHG standards to drive GHG emission reductions in a technology-neutral manner, while providing flexibility to the Canadian automotive industry in a time of significant economic uncertainty. The new GHG standards will be designed to put Canada on a path to achieve a goal of 75% EV sales by 2035 and 90% EV sales by 2040.

secteur de la fabrication automobile du Canada afin d'aider l'industrie à s'adapter, à croître et à se diversifier vers de nouveaux marchés, et à encourager les investissements dans les technologies propres et les véhicules électriques. Le gouvernement a annoncé son intention de renforcer la demande intérieure en rendant les véhicules électriques plus abordables grâce à la réintroduction d'incitatifs à l'achat et à des mesures visant à améliorer le réseau national de recharge. En complément, le Canada a également annoncé des mesures visant à réduire les droits de douane sur un nombre limité de VE chinois à faible coût. De plus, le gouvernement a annoncé son intention de renforcer les normes canadiennes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers et de mettre le Canada sur la voie d'atteindre un objectif de 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. Le premier ministre a fait remarquer que ces normes plus rigoureuses et souveraines en matière d'émissions de gaz à effet de serre permettraient au gouvernement d'abroger la NDVE, offrant ainsi aux fabricants une plus grande flexibilité dans le choix des technologies pour réduire les émissions de leur parc automobile et répondre aux préférences des consommateurs à court terme, tout en favorisant l'adoption des véhicules électriques au fil du temps.

Les règlements du Canada sur les émissions des véhicules et des moteurs ont toujours été alignés sur ceux de l'EPA des États-Unis. Pour un alignement efficace sur l'EPA des États-Unis, l'incorporation par renvoi est utilisée dans les règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs comme technique pour intégrer certaines dispositions du *Code of Federal Regulations*, comme plusieurs normes d'émissions et procédures d'essai. Toutefois, le 18 février 2026, l'EPA des États-Unis a publié son règlement final visant à [annuler son constat de mise en danger de 2009](#), le fondement de la réglementation des émissions de gaz à effet de serre des véhicules aux États-Unis, et à abroger toutes les normes d'émissions de gaz à effet de serre et les exigences réglementaires connexes pour les véhicules légers, moyens et lourds, à compter du 20 avril 2026.

Objectif

L'objectif des modifications proposées est d'éliminer les exigences relatives aux VZE au titre du Règlement. Cette première étape réglementaire doit avoir lieu rapidement pour assurer la certitude concernant la NDVE existante, qui entre en vigueur en 2026. Elle donnera au gouvernement le temps nécessaire pour élaborer des normes d'émissions de GES plus rigoureuses, propres au Canada, et pour mobiliser les intervenants à leur égard, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une manière neutre sur le plan technologique, tout en offrant une certaine souplesse à l'industrie automobile canadienne en cette période d'incertitude économique importante. Les nouvelles normes d'émissions de GES seront conçues pour mettre le Canada sur la voie d'atteindre l'objectif de 75 % de VE dans les ventes de véhicules d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040.

The proposed Amendments also include administrative changes needed to enable the continued operation of the Regulations following the U.S. Government's repeal of all GHG emission standards and related regulatory requirements for light-, medium-, and heavy-duty vehicles and engines.

Description

EVAS requirements

The proposed Amendments would repeal all provisions related to the ZEV requirements that were introduced in 2023. Once the ZEV requirements are repealed, companies would no longer have obligations to comply with them, nor to calculate and report on compliance units or deficits for their fleets.

Administrative amendments

The proposed Amendments would modify all references to the U.S. EPA's regulatory text in the *Code of Federal Regulations* to be static, referring to a version of the *Code of Federal Regulations* as it read prior to the U.S. EPA repeal. This would enable the test procedures and calculation methods designed for the GHG emission framework to be maintained in the Regulations.

Lastly, the proposed Amendments would correct certain references to the *Code of Federal Regulations*, as well as make other administrative changes to maintain the current regulatory framework, such as amendments to definitions and rounding provisions.

Regulatory development

Consultation

In 2025, Canada encountered significant short-term economic uncertainty resulting from U.S. tariffs and other factors that had a major impact on Canada's automotive industry. In addition, in July 2025, the U.S. EPA announced a proposal to repeal their GHG emission regulations for vehicles and engines by rescinding their Endangerment Finding, adding regulatory uncertainty in Canada given the harmonized market. The U.S. Administration also removed incentives and policies for ZEVs. Furthermore, there was a decline in consumer ZEV sales due to a variety of factors. In this context, there was a recognition that it would be prudent to review the feasibility and sustainability of EVAS to ensure that it continued to reflect market realities, while also acknowledging that the transition to ZEVs is important for Canada's long-term electrification and decarbonization efforts and the Canadian auto sector's competitiveness in a global market increasingly shifting to ZEVs.

Les modifications proposées comprennent également les changements administratifs nécessaires à l'application continue du Règlement à la suite de l'abrogation par le gouvernement américain de toutes les normes d'émissions de GES et des exigences réglementaires connexes pour les véhicules légers, moyens et lourds et leurs moteurs.

Description

Exigences de la NDVE

Les modifications proposées abrogeraient toutes les dispositions liées aux exigences relatives aux VZE qui ont été introduites en 2023. Une fois ces dispositions abrogées, les entreprises n'auraient plus l'obligation de se conformer aux exigences relatives aux VZE, ni de calculer et de déclarer les unités de conformité ou le déficit pour leur parc automobile.

Modifications administratives

Les modifications proposées modifieraient toutes les références au texte réglementaire de l'EPA des États-Unis dans le *Code of Federal Regulations* pour qu'elles soient statiques et renvoient à une version particulière du *Code of Federal Regulations* telle qu'elle existait avant l'abrogation par l'EPA des États-Unis. Cela permettrait de conserver dans le Règlement les procédures d'essai et les méthodes de calcul conçues pour le cadre relatif aux émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, les modifications proposées corrigeraient certaines références au *Code of Federal Regulations* et apporteraient d'autres changements administratifs pour maintenir le cadre réglementaire actuel, comme des modifications aux définitions et des dispositions d'arrondissement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

En 2025, le Canada a été confronté à une importante incertitude économique à court terme en raison des droits de douane américains et d'autres facteurs qui ont eu un impact majeur sur l'industrie automobile canadienne. En outre, en juillet 2025, l'EPA des États-Unis a annoncé une proposition visant à abroger son règlement sur les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules et les moteurs en annulant son constat de mise en danger, ce qui a ajouté à l'incertitude réglementaire au Canada compte tenu du marché harmonisé. L'administration américaine a également supprimé les incitatifs et les politiques en faveur des VZE. De plus, les ventes de VZE aux consommateurs ont diminué en raison de divers facteurs. Dans ce contexte, il a été reconnu qu'il serait prudent d'examiner la faisabilité et la durabilité de la NDVE pour qu'elle continue de refléter les réalités du marché tout en reconnaissant que la transition vers les VZE est importante pour les efforts d'électrification et de décarbonation à long terme.

On September 5, 2025, the Prime Minister announced that amendments to EVAS would be made to remove the ZEV requirement for MY 2026 and launched a 60-day review of EVAS. The Department of the Environment (the Department) initiated consultations on EVAS and subsequently concluded the review on November 4, 2025.

The Department consulted with a variety of interested parties, including non-governmental organizations (NGOs), industry associations, automotive manufacturers, other government departments, Indigenous organizations, governments and modern treaty signatories, and provincial and territorial governments. Over 130 targeted stakeholders and Indigenous organizations, governments and modern treaty signatories were invited to meet bilaterally with the Department and to provide written submissions with their feedback. Over the course of the 60-day review, over 40 bilateral meetings were held between the Department and interested parties, and 42 written submissions were received. The Minister of the Environment (the Minister) also hosted four separate roundtable discussions with automotive manufacturer associations and NGOs.

Summary of feedback received

Overall, the Department received comments with divided opinions on whether EVAS should be repealed or modified. Stakeholders who provided recommendations on how to amend EVAS generally agreed that significant modifications were needed for it to remain feasible.

With the exception of companies that exclusively import EVs, manufacturers expressed a general preference for performance-based GHG standards over the mandatory ZEV regulatory requirements in EVAS. Several manufacturers recommended delaying EVAS to begin between 2028 and 2030. Other manufacturers suggested various modifications to EVAS, including changes to reduce the stringency of the annual ZEV regulatory requirements to match market conditions and consumer demand, removing the 100% requirement, adding credit considerations for conventional hybrid vehicles, and modifications to the existing credit program. Furthermore, a few manufacturers recommended there be harmonization between federal and provincial ZEV requirements. Industry associations expressed that the use of GHG emission standards that are technology-neutral to drive ZEV adoption is preferable to ZEV targets. They further noted that the ZEV targets in EVAS are unrealistic and unattainable due to low consumer demand, affordability challenges, insufficient infrastructure, and economic uncertainty associated with

du Canada et la compétitivité du secteur automobile canadien dans un marché mondial qui se tourne de plus en plus vers les VZE.

Le 5 septembre 2025, le premier ministre a annoncé que des modifications seraient apportées à la NDVE afin de supprimer l'exigence relative aux VZE pour l'année de modèle 2026 et a lancé un examen de 60 jours de la NDVE. Le ministère de l'Environnement (le « Ministère ») a entamé des consultations sur la NDVE et a ensuite conclu l'examen le 4 novembre 2025.

Le Ministère a consulté diverses parties intéressées, notamment des organisations non gouvernementales (ONG), des associations de l'industrie, des fabricants automobiles, d'autres ministères, des organisations et des gouvernements autochtones et des signataires de traités modernes, ainsi que des gouvernements provinciaux et territoriaux. Plus de 130 parties prenantes ciblées et organisations autochtones, gouvernements et signataires de traités modernes ont été invités à rencontrer le Ministère dans le cadre d'une rencontre bilatérale et à présenter leurs commentaires par écrit. Au cours de l'examen de 60 jours, plus de 40 réunions bilatérales ont eu lieu entre le Ministère et les parties intéressées, et 42 mémoires ont été reçus. Le ministre de l'Environnement (le « ministre ») a également tenu quatre tables rondes distinctes avec des associations de fabricants d'automobiles et des ONG.

Résumé des commentaires reçus

Dans l'ensemble, les commentaires reçus par le Ministère sont partagés sur la question de savoir si la NDVE devrait être abrogée ou modifiée. Les parties prenantes qui ont formulé des recommandations sur la manière de modifier la NDVE ont généralement convenu que des modifications importantes étaient nécessaires pour en assurer la viabilité.

À l'exception des entreprises qui importent exclusivement des véhicules électriques, les fabricants ont exprimé une préférence générale pour des normes relatives aux gaz à effet de serre fondées sur le rendement par rapport à des exigences réglementaires obligatoires relatives aux VZE dans la NDVE. Plusieurs fabricants ont recommandé de reporter la mise en œuvre de la NDVE entre 2028 et 2030. D'autres fabricants ont proposé diverses modifications de la NDVE, notamment des changements visant à réduire la rigueur des exigences réglementaires annuelles relatives aux VZE pour qu'elles correspondent aux conditions du marché et à la demande des consommateurs, la suppression de l'exigence de 100 %, l'ajout de considérations de crédit pour les véhicules hybrides conventionnels, et des modifications au programme de crédit existant. De plus, quelques fabricants ont recommandé une harmonisation des exigences fédérales et provinciales relatives aux VZE. Les associations de l'industrie ont indiqué que l'utilisation de normes d'émissions de gaz à effet de serre neutres sur le plan technologique pour encourager l'adoption des VZE

U.S. policies and tariffs. Industry associations have stated that unrealistic ZEV targets were also reducing traditional vehicles' availability while increasing vehicle prices during a time when there were no purchase incentives. They mentioned that ZEV technology and adoption have fallen short of expectations.

Companies that exclusively import EVs expressed support for maintaining EVAS without additional delay, though they acknowledged that the 100% requirements for 2035 may not be appropriate. They noted that EVAS would ensure ZEV availability in Canada and long-term affordability, and advocated for regulatory certainty.

A Canadian general trade union noted that EVAS prioritizes EV sales over domestic production and industrial strategy, lacks incentives for Canadian automakers, and disproportionately benefits auto manufacturers that exclusively produce EVs without Canadian manufacturing or labour commitments in Canada. The union also noted that EVAS fails to sustain EV sales after the purchase incentives had been halted and is unlikely to influence the North American supply chains due to a smaller market share. The union recommended delaying EVAS until 2030.

NGOs provided a wide variety of input to help inform future regulatory actions. Some NGOs suggested that no changes to EVAS were needed and were opposed to delaying implementation, while others advocated for less stringent annual ZEV regulatory requirements. In addition to the mixed feedback surrounding the ZEV regulatory requirements, the input relating to which vehicles should receive ZEV compliance units and the appropriate number of units that could be generated was also varied. Approximately half of the NGOs noted opposition to including conventional hybrid EVs in the compliance unit program, while some others suggested those vehicles could be included with limited scope. Approximately half of the NGOs also expressed support for removing the 100% ZEV requirement, and some NGOs recommended changes to the cap for plug-in hybrid electric vehicles (PHEVs), such as removing the cap entirely or adjusting the stringency.

était préférable aux cibles relatives aux VZE. Elles ont également fait remarquer que les cibles relatives aux VZE de la NDVE sont irréalistes et inatteignables en raison de la faible demande des consommateurs, des problèmes liés à l'abordabilité, du manque d'infrastructures et de l'incertitude économique associée aux politiques et aux droits de douane américains. Les associations de l'industrie ont déclaré que les cibles irréalistes relatives aux VZE réduisaient également la disponibilité des véhicules traditionnels tout en augmentant le prix des véhicules à un moment où il n'y avait pas d'incitatifs à l'achat. Elles ont indiqué que la technologie et l'adoption des VZE n'avaient pas répondu aux attentes.

Les entreprises qui importent exclusivement des véhicules électriques se sont déclarées favorables au maintien de la NDVE sans délai supplémentaire, tout en reconnaissant que l'exigence de 100 % pour 2035 pourrait ne pas être appropriée. Elles ont fait remarquer que la NDVE garantirait la disponibilité des VZE au Canada et leur abordabilité à long terme, et ont préconisé une certitude réglementaire.

Un syndicat général canadien a fait remarquer que la NDVE accorde la priorité aux ventes de véhicules électriques plutôt qu'à la production nationale et à la stratégie industrielle, qu'elle manque d'incitatifs pour les fabricants automobiles canadiens et qu'elle bénéficie de façon disproportionnée aux fabricants automobiles qui produisent exclusivement des véhicules électriques sans engagement de fabrication ou de main-d'œuvre au Canada. Le syndicat a également fait remarquer que la NDVE ne parvient pas à maintenir les ventes de véhicules électriques après l'arrêt des incitatifs à l'achat et qu'il est peu probable qu'elle influence les chaînes d'approvisionnement nord-américaines en raison d'une part de marché plus faible. Le syndicat a recommandé de reporter la mise en œuvre de la NDVE jusqu'en 2030.

Les ONG ont fourni une grande variété de commentaires pour aider à éclairer les futures mesures réglementaires. Certaines ONG ont suggéré qu'aucune modification de la NDVE n'était nécessaire et se sont opposées au report de sa mise en œuvre, tandis que d'autres ont préconisé des exigences réglementaires annuelles moins strictes relatives aux VZE. Outre les réactions mitigées concernant les exigences réglementaires relatives aux VZE, les commentaires concernant les véhicules qui devraient recevoir des unités de conformité de VZE et le nombre d'unités potentiel approprié étaient également variés. Environ la moitié des ONG se sont déclarées opposées à l'inclusion des VE hybrides conventionnels dans le programme d'unités de conformité, tandis que d'autres ont suggéré que ces véhicules pourraient être inclus avec une portée limitée. Environ la moitié des ONG ont également exprimé leur appui au retrait de l'exigence de 100 % de VZE, et certaines d'entre elles ont recommandé la modification du plafond pour les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR), par exemple en supprimant entièrement le plafond ou en assouplissant ses exigences.

The majority of provinces and territories that provided their feedback supported reducing the stringency of EVAS, stating that affordability is an obstacle and more needs to be done to support charging infrastructure and grid readiness. Some of the provinces and territories voiced concerns regarding the feasibility of EVs in rural and remote communities. At the time this was written, British Columbia was reviewing their regulatory policy on ZEVs and Quebec had proposed an amendment to reduce the stringency of their ZEV regulation.

Two Indigenous governments provided their comments, sharing concerns about climate change while also identifying challenges related to implementing EVAS in northern and remote communities where electricity and charging infrastructure is less developed, travel distances are long, the cold climate affects battery performance, and where affordability is already a challenge. A third Indigenous government met with the Department to learn more about the Government's announcement to repeal EVAS and introduce more stringent GHG emission performance standards.

During the 60-day review, stakeholders generally agreed that electrification of transportation is the future. Stakeholders also broadly acknowledged the importance of reducing GHG and air pollutant emissions to reach Canada's objective of achieving net-zero emissions by 2050; however, they noted that the current EVAS requirements necessitate supportive measures to increase consumer demand, such as expanded charging infrastructure, purchase incentives, and greater consumer awareness. There was an overall acknowledgment of Canada's current period of uncertainty with economic and policy challenges that are impacting ZEV adoption.

Stakeholder comments from the 60-day EVAS review were considered by the Department and, on February 5, 2026, the Prime Minister announced that the Government of Canada would introduce more stringent light-duty vehicle GHG emission standards that would put Canada on a path to achieve 75% EV sales by 2035 and 90% EV sales by 2040 — reducing Canada's carbon footprint and securing Canada's global leadership in clean energy. As part of this announcement, the Government indicated its intent to strengthen domestic demand by making EVs more affordable through the reintroduction of purchase incentives and measures to enhance the national charging network. These more stringent and sovereign GHG emission standards would be unique to Canada and allow for the Government's repeal of EVAS. This approach would provide greater flexibility and allow manufacturers to use a wide array of technologies to meet the standards and respond

La majorité des provinces et des territoires qui ont fait part de leurs commentaires se sont prononcés en faveur d'un assouplissement des exigences de la NDVE, déclarant que l'abordabilité est un obstacle et qu'il faut faire davantage pour appuyer l'infrastructure de recharge et l'état de préparation du réseau. Certaines provinces et certains territoires ont fait part de leurs préoccupations concernant la viabilité des véhicules électriques dans les collectivités rurales et éloignées. Au moment de la rédaction du présent document, la Colombie-Britannique examinait sa politique réglementaire sur les VZE et le Québec avait proposé une modification visant à réduire la rigueur de sa réglementation sur les VZE.

Deux gouvernements autochtones ont fait part de leurs commentaires et de leurs préoccupations au sujet des changements climatiques, tout en cernant les défis liés à la mise en œuvre de la NDVE dans les collectivités nordiques et éloignées où l'infrastructure électrique et de recharge est moins développée, où les distances à parcourir sont longues, où le climat froid a une incidence sur la performance des batteries et où l'abordabilité est déjà un défi. Un troisième gouvernement autochtone a rencontré le Ministère pour en apprendre davantage sur l'annonce du gouvernement concernant l'abrogation de la NDVE et l'établissement de normes de rendement plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Au cours de l'examen de 60 jours, les parties prenantes ont généralement convenu que l'électrification des transports était la voie de l'avenir. Les parties prenantes ont également largement reconnu l'importance de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 au Canada. Cependant, ils ont fait remarquer que les exigences actuelles de la NDVE nécessitent des mesures de soutien pour accroître la demande des consommateurs, comme l'élargissement de l'infrastructure de recharge, des incitatifs à l'achat et une plus grande sensibilisation des consommateurs. De l'avis général, le Canada traverse actuellement une période d'incertitude marquée par des défis économiques et stratégiques qui ont une incidence sur l'adoption des VZE.

Le Ministère a tenu compte des commentaires formulés par les parties prenantes dans le cadre de l'examen de 60 jours de la NDVE et, le 5 février 2026, le premier ministre a annoncé que le gouvernement du Canada introduirait des normes d'émissions de gaz à effet de serre plus strictes pour les véhicules légers, ce qui mettrait le Canada sur la voie d'atteindre 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et 90 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2040, réduisant ainsi l'empreinte carbone du Canada et assurant son leadership mondial en matière d'énergie propre. Dans le cadre de cette annonce, le gouvernement a indiqué son intention de renforcer la demande intérieure en rendant les véhicules électriques plus abordables grâce à la réintroduction d'incitatifs à l'achat et à des mesures visant à améliorer le réseau national de recharge. Ces normes d'émissions de gaz à effet de serre plus strictes et souveraines seraient propres au Canada et permettraient

to consumer preferences in the near-term, while driving EV adoption over time. The instrument choice section outlines various options considered by the Department.

Following the February announcement, the Department held informal bilateral discussions, upon request, with some stakeholders, including environmental non-governmental organizations, original equipment manufacturers (OEMs) and their associations. Stakeholders expressed an interest in understanding the Department's proposed approach to future more stringent GHG emission standards, as announced in the Automotive Strategy. Industry stakeholders stressed the importance of immediately repealing EVAS, of addressing the costs of complying with future, more stringent GHG emission standards, and of engaging on future GHG emission standards to ensure they are feasible. NGOs expressed both the importance of strong GHG standards to minimize forgone emission reductions and associated health benefits in the absence of EVAS and a desire to engage on future GHG emission standards. The Department intends to conduct a separate consultation process on future more stringent GHG emission standards and will notify interested parties of the opportunity to provide feedback at that time.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposed Amendments. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposed Amendments in relation to modern treaties in effect. The assessment identified that the proposed Amendments would require consultation with the Tsawwassen First Nation, as some manufacturers of LDVs are located on their modern treaty land. The assessment also identified potential impacts to modern treaty rights holders located in northern communities. As a result, engagement activities were undertaken prior to publication of the proposed Amendments to provide the opportunity for Tsawwassen First Nation and other Indigenous organizations, governments and modern treaty signatories to participate in the regulatory development process for this proposal.

In a meeting with the Department in December 2024, Tsawwassen First Nation confirmed that their members

au gouvernement d'abroger la NDVE. Cette approche devrait offrir une plus grande flexibilité en permettant aux fabricants d'utiliser une gamme de technologies pour répondre aux normes et aux préférences des consommateurs à court terme, tout en favorisant l'adoption des véhicules électriques au fil du temps. La section relative au choix de l'instrument décrit les diverses options envisagées par le Ministère.

À la suite de l'annonce de février, le Ministère a tenu, sur demande, des discussions bilatérales informelles avec certains intervenants, notamment des organisations non gouvernementales environnementales, des fabricants d'équipement d'origine (FEO) et leurs associations. Les intervenants ont exprimé leur intérêt à comprendre l'approche proposée par le Ministère concernant des normes d'émissions de GES futures, plus rigoureuses, comme annoncé dans la stratégie automobile. Les intervenants de l'industrie ont souligné l'importance de l'abrogation immédiate de la NDVE, des coûts liés à la conformité avec de futures normes d'émissions de GES plus rigoureuses, et de la nécessité de discussions sur celles-ci pour s'assurer qu'elles sont réalistes. Des ONG ont fait valoir l'importance de normes d'émissions de GES rigoureuses pour limiter le plus possible la perte des réductions d'émissions et des avantages connexes pour la santé en l'absence de la NDVE et ont exprimé le désir de discuter des futures normes d'émissions de GES. Le Ministère a l'intention de mener un processus de consultation distinct sur les futures normes d'émissions de GES plus rigoureuses et informera les parties intéressées de la possibilité de présenter des commentaires à ce moment-là.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des répercussions des traités modernes a été réalisée pour les modifications proposées. L'évaluation a porté sur la portée géographique et l'objet des modifications proposées par rapport aux traités modernes en vigueur. L'évaluation a permis de déterminer que les modifications proposées nécessiteraient une consultation avec la Première Nation de Tsawwassen, car certains fabricants de véhicules légers sont situés sur leurs terres visées par un traité moderne. L'évaluation a également mis en évidence les répercussions possibles sur les titulaires de droits issus de traités modernes situés dans des collectivités nordiques. Par conséquent, des activités de mobilisation ont été entreprises avant la publication des modifications proposées afin de permettre à la Première Nation de Tsawwassen, à d'autres organisations et gouvernements autochtones et aux signataires de traités modernes de participer au processus d'élaboration de la réglementation relative à cette proposition.

Lors d'une réunion avec le Ministère en décembre 2024, la Première Nation de Tsawwassen a confirmé que ses

do not manufacture or import LDVs, and no comments were received during the 60-day review or following the announcement of the Government's Automotive Strategy. Two Indigenous governments and modern treaty signatories located in northern communities provided comments during the 60-day review regarding their concerns about the specific challenges faced in northern and remote communities with regard to EVAS, and another Indigenous government inquired about the measures announced in the Government's Automotive Strategy (see the "Consultation" section above). These three Indigenous governments expressed interest in receiving notice of the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I. All comments received were taken into consideration during the development of the regulatory proposal. The Department will inform Indigenous organizations, governments and modern treaty signatories of the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, and invite them to submit comments.

The *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples* (UN Declaration) is an international human rights instrument that sets out minimum standards for the survival, dignity and well-being of Indigenous peoples. Through the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act*, the Government of Canada is committed to taking effective measures, including legislative and policy measures, in consultation and cooperation with Indigenous peoples, to advance implementation of the UN Declaration. The proposed Amendments may contribute to the implementation of the UN Declaration by mitigating potential impacts for Indigenous peoples in the North that could have occurred under EVAS. In accordance with section 5.1 of the Inuit Nunangat Policy, Inuit Treaty Organizations were included in the distribution lists for engagement, inviting comments on this proposal.

Instrument choice

Since EVAS was published in December 2023, the broader ZEV landscape has changed considerably. The iZEV program,⁸ which has since been replaced by the Electric Vehicle Affordability Program (EVAP), ended in March 2025, the United States reversed federal support for EVs, and the U.S. EPA repealed all its on-road vehicle and engine GHG emission standards. This changing landscape contributed to ZEV sales in Canada falling from about 14% in 2024 to about 9% in 2025.⁹ In early 2026, ZEV sales began to rebound, with ZEVs representing about 10% of total vehicle sales, on average, from January to

membres ne fabriquent ni n'importent de véhicules légers, et aucun commentaire n'a été reçu au cours de l'examen de 60 jours ou après l'annonce de la stratégie automobile du gouvernement. Deux gouvernements autochtones et des signataires de traités modernes situés dans des collectivités nordiques ont formulé des commentaires pendant l'examen de 60 jours à propos de leurs préoccupations au sujet des défis particuliers auxquels font face les collectivités nordiques et éloignées en ce qui concerne la NDVE, et un autre gouvernement autochtone s'est enquis des mesures annoncées dans la stratégie automobile du gouvernement (voir la section « Consultation » ci-dessus). Ces trois gouvernements autochtones ont exprimé leur intérêt à recevoir un avis de publication des modifications proposées dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Tous les commentaires reçus ont été pris en compte lors de l'élaboration du projet de règlement. Le Ministère informera les organisations et gouvernements autochtones et les signataires de traités modernes de la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et les invitera à soumettre leurs commentaires.

La *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (la déclaration) est un instrument international portant sur les droits de la personne qui établit des normes minimales pour la survie, la dignité et le bien-être des peuples autochtones. En vertu de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*, le gouvernement du Canada est déterminé à prendre des mesures efficaces, y compris des mesures législatives et politiques, en consultation et en coopération avec les peuples autochtones, afin d'atteindre les objectifs de la déclaration. Les modifications proposées pourraient contribuer à la mise en œuvre de la déclaration en atténuant les répercussions potentielles pour les peuples autochtones du Nord qui auraient pu se produire dans le cadre de la NDVE. Conformément à l'article 5.1 de la Politique sur l'Inuit Nunangat, les organisations inuites signataires de traités ont été incluses dans les listes de distribution aux fins de mobilisation et ont été invitées à formuler des commentaires sur cette proposition.

Choix de l'instrument

Depuis la publication de la NDVE en décembre 2023, le paysage plus vaste des VZE a considérablement changé. Le programme iVZE⁸, qui a depuis été remplacé par le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE), a pris fin en mars 2025, les États-Unis ont annulé leur soutien fédéral aux véhicules électriques, et l'EPA des États-Unis a abrogé toutes ses normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers et des moteurs. Cette évolution du marché a contribué à la baisse des ventes de VZE au Canada, qui sont passées d'environ 14 % en 2024 à environ 9 % en 2025⁹. Au début de

⁸ Closed: Incentives for Zero-Emission Vehicles (iZEV).

⁹ Statistics Canada. Table 20-10-0085-01: New motor vehicle sales, monthly.

⁸ Fermé : Incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE).

⁹ Statistique Canada. Tableau 20-10-0085-01 : Ventes de véhicules automobiles neufs, mensuelle.

April, and March sales alone reaching about 12%¹⁰ after EVAP was introduced. However, this is still considerably lower than the EVAS requirement of 20% for the model year 2026 vehicles.

Under these circumstances, current ZEV requirements could create additional pressure on automakers as they navigate uncertainties in an integrated North American vehicle market such as recent changes in consumer demand, and evolving market and trade conditions. Such pressures could create near-term competitiveness challenges for Canadian automakers in the North American market, with potential implications for investment and employment in the sector.

These factors contributed to the Government's decision to review EVAS in September 2025. To address these challenges, the following four potential options were considered: (1) maintaining the status quo; (2) repealing EVAS; (3) delaying or reducing the stringency of EVAS; or (4) repealing EVAS and introducing enhanced GHG emission standards. These options were evaluated in terms of meeting Canada's environmental objectives while easing the compliance burden for the automotive industry as it navigates broader global trade shifts and economic uncertainty.

Maintaining the status quo would support Canada's commitment to achieving net-zero emissions by 2050 and ensure continued progress toward environmental and public health objectives; however, maintaining the current stringency of ZEV requirements would limit the automotive industry's ability to respond to economic uncertainty, including supply chain disruptions and international trade pressures such as tariffs. This could lead to increased production and input costs, amplifying financial strain on manufacturers and importers and could lead to higher vehicle prices for consumers.

Repealing EVAS and maintaining current MY 2026 GHG emission standards for future model years would provide regulatory flexibility to manufacturers and importers, allowing the automotive sector to determine the best available technology mix based on market demand and technological readiness. Although this approach could ease financial and operational pressures on automakers, and support near-term affordability, it would result in slower progress toward mitigating GHG emissions, leading

2026, les ventes de VZE ont commencé à rebondir, les VZE représentant environ 10 % des ventes totales de véhicules en moyenne de janvier à avril, les ventes de mars à elles seules atteignant environ 12 %¹⁰ après la mise en place du PAVE. Toutefois, cela demeure considérablement inférieur à l'exigence de 20 % pour les véhicules de l'année de modèle 2026.

Dans ces circonstances, les exigences actuelles en matière de VZE pourraient exercer une pression supplémentaire sur les fabricants automobiles alors qu'ils font face aux incertitudes qui pèsent sur un marché automobile nord-américain intégré, comme les changements récents dans la demande des consommateurs et l'évolution des conditions du marché et du commerce. De telles pressions pourraient créer des défis à court terme en matière de compétitivité pour les fabricants automobiles canadiens sur le marché nord-américain, ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'investissement et l'emploi dans le secteur.

Ces facteurs ont contribué à la décision du gouvernement d'examiner la NDVE en septembre 2025. Pour relever ces défis, les quatre options possibles suivantes ont été envisagées : 1) maintenir le statu quo; 2) abroger la NDVE; 3) reporter ou assouplir la NDVE; 4) abroger la NDVE et lancer des normes d'émissions de gaz à effet de serre renforcées. Ces options ont été évaluées en fonction de l'atteinte des objectifs environnementaux du Canada tout en allégeant le fardeau de la conformité pour l'industrie automobile, qui doit composer avec des changements commerciaux mondiaux plus vastes et l'incertitude économique.

Le maintien du statu quo soutiendrait l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et garantirait des progrès continus vers l'atteinte des objectifs environnementaux et de santé publique. Toutefois, le maintien du niveau actuel de rigueur des exigences relatives aux VZE limiterait la capacité de l'industrie automobile à répondre à l'incertitude économique, y compris les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les pressions commerciales internationales, telles que les droits de douane. Cela pourrait entraîner une augmentation des coûts de production et des coûts des intrants, ce qui accentuerait les pressions financières sur les fabricants et les importateurs et pourrait entraîner une hausse du prix des véhicules pour les consommateurs.

L'abrogation de la NDVE et le maintien des normes actuelles d'émissions de gaz à effet de serre de l'année de modèle 2026 pour les années de modèles futures offriraient une souplesse réglementaire aux fabricants et aux importateurs, permettant au secteur automobile de déterminer le meilleur éventail de technologies disponibles en fonction de la demande du marché et de l'état de préparation technologique. Bien que cette approche puisse alléger les pressions financières et opérationnelles sur les fabricants

¹⁰ The Daily — New motor vehicle sales, March 2026.

¹⁰ Le Quotidien — Ventes de véhicules automobiles neufs, mars 2026.

to negative impacts on the environment and human health due to ongoing air pollution and climate effects. This could also impact Canada's ability to meet its climate commitments.

Delaying or reducing the stringency of EVAS would provide some degree of regulatory certainty for the continued deployment of ZEVs while easing the compliance burden on industry; however, it may not provide regulated parties with sufficient flexibility to effectively adapt to unforeseen market pressures such as evolving trade conditions and supply chain disruptions.

Repealing EVAS and introducing enhanced GHG emission standards would provide a balanced approach that preserves some emission reductions while reducing the compliance burden, supporting industry competitiveness, and improving consumer affordability. Canada's vehicle GHG emission standards have historically been aligned with those of the U.S. EPA; however, due to recent policy shifts in the United States, including the rescission of the GHG Endangerment Finding and resulting repeal of their vehicle GHG emission standards, Canada would need to chart an independent course with respect to addressing GHG emissions from the on-road transportation sector.

Replacing EVAS with more stringent Canada-unique GHG emission standards strikes a balance between economic and environmental objectives. Given that current EVAS requirements are scheduled to begin in model year 2026, timely regulatory action is required before legal compliance obligations take effect. Moving quickly to repeal EVAS would provide regulatory certainty to industry and is the first phase of planned regulatory work. Consistent with the 2026 [Automotive Strategy](#), the Government is working to develop stronger GHG emission standards that would put Canada on a path to achieve goals of 75% EV sales by 2035, and 90% EV sales by 2040. Those GHG emission standards would be proposed through a future regulatory amendment.

Figure 1 below presents the trajectory of ZEV sales under EVAS; under a scenario where EVAS is repealed, and ZEV sales are driven by consumer demand and current GHG

automobiles et favoriser l'abordabilité à court terme, elle ralentirait les progrès vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui aurait des répercussions négatives sur l'environnement et la santé humaine en raison de la pollution atmosphérique persistante et des effets sur le climat. L'abrogation de la NDVE pourrait également avoir une incidence sur la capacité du Canada à respecter ses engagements en matière de climat.

Le report ou l'assouplissement des exigences de la NDVE apporterait un certain degré de certitude réglementaire quant au déploiement continu des VZE tout en allégeant le fardeau que représente la mise en conformité pour l'industrie. Toutefois, cette option pourrait ne pas fournir aux parties réglementées suffisamment de souplesse pour s'adapter efficacement aux pressions imprévues du marché, comme l'évolution des conditions commerciales et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

L'abrogation de la NDVE et l'application de normes d'émissions de gaz à effet de serre renforcées constitueraient une approche équilibrée qui préserverait certaines réductions d'émissions tout en réduisant le fardeau que représente la mise en conformité, en soutenant la compétitivité de l'industrie et en améliorant l'abordabilité pour les consommateurs. Les normes canadiennes sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules ont toujours été alignées sur celles de l'EPA des États-Unis. Toutefois, en raison des récents changements de politique aux États-Unis, y compris l'annulation de l'« Endangerment Finding » (conclusion sur la dangerosité) concernant les gaz à effet de serre et l'abrogation subséquente des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules, le Canada devrait tracer une voie indépendante visant les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports routiers.

Le remplacement de la NDVE par des normes d'émissions de GES plus rigoureuses, propres au Canada, permet d'établir un équilibre entre les objectifs économiques et environnementaux. Étant donné que les exigences actuelles de la NDVE sont censées s'appliquer à partir de l'année de modèle 2026, une mesure réglementaire rapide est nécessaire avant que les obligations de conformité juridique n'entrent en vigueur. Le fait d'agir rapidement pour abroger la NDVE apporterait une certitude réglementaire à l'industrie et constitue la première phase des travaux réglementaires prévus. Conformément à la [stratégie automobile](#) de 2026, le gouvernement travaille à l'élaboration de normes plus rigoureuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre, qui mettraient le Canada sur la voie d'atteindre les objectifs de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. Ces normes d'émissions de GES seraient proposées dans le cadre d'une modification réglementaire à venir.

La figure 1 ci-dessous présente la trajectoire des ventes de VZE dans le cadre de la NDVE; dans un scénario où la NDVE est abrogée et où les ventes de VZE sont

standards (flatlined at 2026 stringency). The figure also provides an illustrative example of what ZEV sales could look like under enhanced GHG standards that put Canada on a path to achieve 75% EV sales in 2035, and 90% in 2040.

déterminées par la demande des consommateurs et les normes actuelles en matière de GES (stagnation aux normes rigoureuses de 2026). La figure fournit également un exemple illustratif des ventes de VZE dans le cadre de normes améliorées en matière de GES, qui placent le Canada sur la voie d'atteindre l'objectif de 75 % de véhicules électriques dans les ventes de véhicules d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040.

Figure 1: Annual ZEV sales under various scenarios

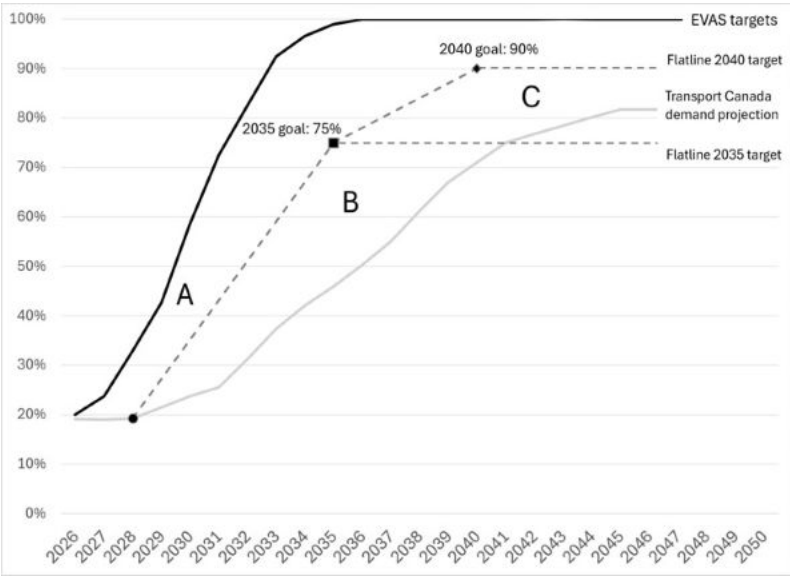
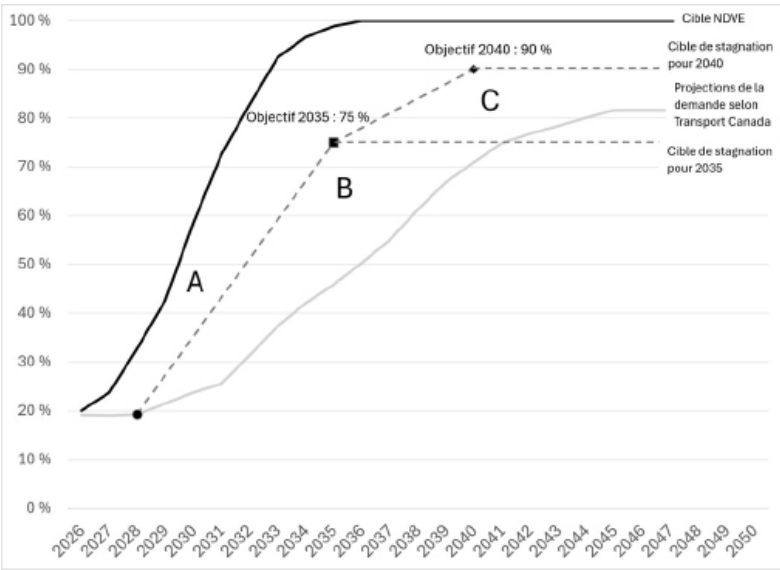


Figure 1 : Ventes annuelles de VZE selon divers scénarios



While the repeal of EVAS alone, represented by areas A plus B plus C, is estimated to result in 326 megatonnes (Mt) of forgone GHG emission reductions over the 2026 to 2050 period, the subsequent introduction of enhanced GHG emission standards in the near future could preserve approximately 145 Mt of these forgone reductions over the same period (areas B plus C). It is important to note that this is an illustrative example of ZEV uptake that achieves the Government's 75% and 90% EV sales targets. Exact emission reductions attributable to future GHG emission standards would be assessed in a future analysis alongside their publication in the *Canada Gazette*.

Table 1: Cumulative changes in GHG emissions attributable to incremental policy changes

	Changes in GHG emissions (Mt)	Area on figure
EVAS repeal	-326	A + B + C
2035 target (75%)	100	B
Add: 2040 target (90%)	45	C

The following cost-benefit analysis (CBA) presents the expected impact of the proposed Amendments where fewer ZEVs are sold relative to the status quo where EVAS is in place.

Regulatory analysis

Context

The proposed Amendments are part of the Automotive Strategy announced by the Prime Minister on February 5, 2026. Under this strategy, the Government is proposing to repeal EVAS and introduce stronger GHG emission standards, putting Canada on a path to achieve a goal of 75% EV sales by 2035 and 90% EV sales by 2040. Further, the Automotive Strategy includes measures to accelerate investment in Canada's auto manufacturing sector to encourage investment in clean technologies and ZEVs, and to strengthen domestic demand by making ZEVs more affordable through the reintroduction of purchase incentives and measures to enhance the national charging network. This approach is expected to provide increased flexibility by allowing manufacturers to use a range of technologies to respond to consumer preferences in the near term, while driving GHG emission reductions and ZEV adoption over time.

Bien que l'abrogation de la NDVE à elle seule, représentée par les zones A plus B plus C, devrait se traduire par une perte de réductions d'émissions de GES de 326 mégatonnes (Mt) au cours de la période de 2026 à 2050, l'établissement ultérieur de normes améliorées en matière d'émissions de GES dans un avenir proche pourrait éviter environ 145 Mt de ces réductions perdues au cours de la même période (zones B plus C). Il est important de noter qu'il s'agit d'un exemple illustratif de l'adoption des VZE qui permet d'atteindre les objectifs gouvernementaux de 75 % et de 90 % de VE dans les ventes de véhicules. Les réductions exactes des émissions attribuables aux futures normes d'émissions de GES seraient évaluées dans une analyse ultérieure parallèlement à la publication de ces normes dans la *Gazette du Canada*.

Tableau 1 : Variation cumulative des émissions de GES attribuable aux changements de politiques progressifs

	Variation des émissions de GES (Mt)	Aire selon la figure
Abrogation de la NDVE	-326	A + B + C
Objectif de 2035 (75 %)	100	B
Ajouter : objectif de 2040 (90 %)	45	C

L'analyse coûts-avantages (ACA) qui suit présente l'incidence prévue des modifications proposées dans le cas où le nombre de VZE vendus serait inférieur à celui du scénario du statu quo, dans lequel la NDVE est en vigueur.

Analyse de la réglementation

Contexte

Les modifications proposées font partie de la stratégie automobile annoncée par le premier ministre le 5 février 2026. Dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement propose d'abroger la NDVE et d'instaurer des normes plus rigoureuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre, mettant ainsi le Canada sur la voie vers l'atteinte de l'objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. En outre, la stratégie automobile comprend des mesures visant à accélérer les investissements dans le secteur de la fabrication automobile au Canada afin d'encourager les investissements dans les technologies propres et les VZE, et à renforcer la demande intérieure en rendant les VZE plus abordables grâce à la réintroduction d'incitatifs à l'achat et à des mesures visant à améliorer le réseau national de recharge. Cette approche devrait offrir une plus grande flexibilité en permettant aux fabricants d'utiliser une gamme de technologies pour répondre aux préférences des consommateurs à court terme, tout en favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption des VZE au fil du temps.

Cost-benefit analysis summary

The proposed Amendments are estimated to result in fewer ZEVs purchased in Canada than what was expected under EVAS. This would result in avoided costs for vehicle purchasers who would no longer bear the higher upfront cost of a ZEV and the associated cost of installing an at-home charging unit. These avoided costs are estimated to be \$57.6 billion from 2026 to 2050. These same consumers would forgo energy savings estimated at \$53.8 billion over the same period. The proposed Amendments would also be expected to result in forgone GHG emission reductions of 326 Mt, valued at \$94.2 billion in potential climate change-induced global damages, yielding a total net societal cost of \$90.3 billion.

Analytical framework

The analysis compares the baseline scenario, which includes current Regulations (EVAS and current GHG emission standards), to a regulatory scenario where EVAS is repealed. To estimate the impact of the proposed Amendments, the analysis accounts for the main categories of expected incremental impacts: upfront vehicle and charger costs, energy usage, and GHG emissions. The analysis makes a simplifying assumption that vehicles for a given model year are sold in the same calendar year (i.e. MY 2028 vehicles are sold in calendar year 2028). The time frame for analysis is 25 years (2026 to 2050), which covers the period when the EVAS requirements would have begun (MY 2026) and reached full stringency (MY 2035), and then extends to 2050.

ZEV costs were estimated from published sources, such as Statistics Canada, the California Air Resources Board (CARB) and the U.S. EPA. Changes in annual net energy usage and GHG emissions were estimated using the output from the Department's Energy, Emissions, and Economy Model for Canada (E3MC) from 2026 to 2050. The value of the changes in GHG emissions was calculated using the Department's social cost of greenhouse gas (SC-GHG) emissions method. Air pollution emissions were quantified, but their health and environmental impacts were not quantified nor monetized and were only considered qualitatively. The incremental impacts were derived by comparing a baseline scenario to a regulatory scenario that reflects key aspects of the proposed Amendments. The central case analysis does not assess the impact of reaching the Government's 2035 target of 75% of new vehicle sales being EVs. This is, however, considered as part of the sensitivity analysis.

Résumé de l'analyse coûts-avantages

Les modifications proposées devraient entraîner une diminution du nombre de VZE achetés au Canada comparativement aux prévisions selon la NDVE. Il en résulterait des coûts évités pour les acheteurs de véhicules qui n'auraient plus à assumer le coût initial plus élevé d'un VZE ni le coût associé à l'installation d'une borne de recharge à domicile. Ces coûts évités sont estimés à 57,6 G\$ entre 2026 et 2050. Ces mêmes consommateurs renonceraient à des économies d'énergie estimées à 53,8 G\$ sur la même période. Les modifications proposées devraient également entraîner une perte de réductions d'émissions de gaz à effet de serre de 326 Mt, évaluée à 94,2 G\$ en dommages mondiaux potentiels attribuables aux changements climatiques, pour un coût sociétal net total de 90,3 G\$.

Cadre d'analyse

L'analyse compare le scénario de référence, qui comprend le Règlement actuel (NDVE et normes d'émissions de GES actuelles), à un scénario réglementaire dans lequel la NDVE est abrogée. Pour estimer l'incidence des modifications proposées, l'analyse tient compte des principales catégories d'effets différentiels attendus, soit les coûts initiaux des véhicules et des bornes de recharge, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Elle repose sur l'hypothèse simplifiée selon laquelle les véhicules d'une année de modèle donnée sont vendus au cours de la même année civile (c'est-à-dire les véhicules de l'année de modèle 2028 sont vendus au cours de l'année civile 2028). La période d'analyse est de 25 ans (2026 à 2050), ce qui couvre la période au cours de laquelle les exigences de la NDVE auraient commencé (année de modèle 2026) et atteint leur pleine rigueur (année de modèle 2035), puis s'étend jusqu'en 2050.

Les coûts des VZE ont été estimés à partir de sources publiées, comme Statistique Canada, le California Air Resources Board (CARB) et l'EPA des États-Unis. Les changements dans la consommation annuelle nette d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ont été estimés à l'aide des résultats du modèle énergie-émissions-économie pour le Canada (E3MC) du Ministère de 2026 à 2050. La valeur de la variation des émissions de GES a été calculée à l'aide de la méthode du coût social des émissions de gaz à effet de serre (CS-GES) du Ministère. Les émissions de polluants atmosphériques ont été quantifiées, mais leurs effets sur la santé et l'environnement n'ont pas été quantifiés ni monétisés et n'ont été pris en compte que de manière qualitative. Les effets différentiels ont été déterminés par la comparaison d'un scénario de référence avec un scénario réglementaire qui reflète les principaux aspects des modifications proposées. L'analyse du cas central ne permet pas d'évaluer l'incidence de l'atteinte de l'objectif du gouvernement de 75 % de véhicules électriques dans les ventes de véhicules neufs d'ici 2035. Cela est cependant considéré dans le cadre de l'analyse de sensibilité.

Where sources used U.S. dollars, values were converted to Canadian dollars using 2024 purchasing power parity. All dollar figures are presented in 2024 Canadian prices, inflated using Canada's GDP deflator from the Department's 2025 Reference Case and discounted at 2% annually (to 2026) when presented in present value form. This is the discount rate now utilized by the Government of Canada when monetizing GHG impacts (more information on this approach is presented in the "Forgone greenhouse gas emission reductions" section).

Baseline scenario

The baseline scenario is based on projections from the Department's 2025 Reference Case.¹¹ These projections take into consideration current policies in place as of mid-2025, such as the ZEV regulations in Quebec and British Columbia, as well as the federal ZEV regulations (EVAS).

The baseline scenario reflects the trajectory of the ZEV requirements, which increase from 20% for MY2026 to 100% for MY2035 and beyond. The fleet average GHG emission standards in 2026 are assumed to have an overall fleet average value of 172 g/mile and remain constant through to 2050. The number of new passenger vehicles sold each year is derived using 2025 new vehicle sales data from Statistics Canada.¹² In 2025, total new passenger vehicle sales were 1.9 million.¹³ Starting in 2026, this analysis assumes that new vehicle sales grow by approximately 1% per year, consistent with the population growth rate in the 2025 Departmental Reference Case.

Under the regulatory framework for EVAS, companies that go beyond their regulatory requirements would earn compliance units¹⁴ that can be banked for future use or traded to other manufacturers, while those who fall short of their regulatory requirements generate deficits which must be offset within a specified time frame. Further flexibilities are available, including partial compliance units for certain PHEVs, unit creation through contributing to the deployment of ZEV charging stations, and early compliance units for a portion of ZEV sales in 2024 and 2025. The analysis assumes there is no compliance unit banking or trading, that all ZEVs receive one full unit and

Lorsque les sources utilisaient des dollars américains, les valeurs ont été converties en dollars canadiens selon la parité du pouvoir d'achat de 2024. Tous les montants sont présentés en dollars canadiens de 2024, gonflés à l'aide du déflateur du PIB du Canada du scénario de référence de 2025 du Ministère et actualisés au taux de 2 % par année (jusqu'en 2026) lorsqu'ils sont présentés sous forme de valeur actualisée. Il s'agit du taux d'actualisation actuellement utilisé par le gouvernement du Canada pour établir le coût des répercussions des gaz à effet de serre (de plus amples renseignements sur cette approche sont présentés dans la section « Réductions des émissions de gaz à effet de serre non réalisées »).

Scénario de référence

Le scénario de référence est fondé sur les projections du scénario de référence de 2025 du Ministère¹¹. Ces projections tiennent compte des politiques en vigueur à la mi-2025, comme le règlement sur les VZE au Québec et en Colombie-Britannique ainsi que la réglementation fédérale sur les VZE (NDVE).

Le scénario de référence reflète la trajectoire des exigences relatives aux VZE, qui passent de 20 % pour l'année de modèle 2026 à 100 % pour l'année de modèle 2035 et au-delà. Les normes d'émissions de gaz à effet de serre pour le parc automobile en 2026 devraient avoir une valeur moyenne globale de 172 g/mille et demeurer constantes jusqu'en 2050. Le nombre d'automobiles à passagers neuves vendues chaque année est calculé à partir des données sur les ventes de véhicules neufs en 2025 de Statistique Canada¹². En 2025, le nombre de ventes totales d'automobiles à passagers neuves s'élevait à 1,9 million¹³. À compter de 2026, cette analyse suppose que les ventes de véhicules neufs augmenteront d'environ 1 % par année, ce qui correspond au taux de croissance démographique selon le scénario de référence de 2025 du Ministère.

Selon le cadre réglementaire de la NDVE, les entreprises qui dépassent les exigences réglementaires gagneraient des unités de conformité¹⁴ qu'elles peuvent accumuler et utiliser ou échanger ultérieurement avec d'autres fabricants, alors que celles qui ne les respectent pas se retrouveraient avec un déficit devant être compensé dans un délai déterminé. D'autres mesures de flexibilité sont disponibles, y compris des unités de conformité partielles pour certains VEHR, la création d'unités en contribuant au déploiement de bornes de recharge pour VZE et des unités de conformité anticipée pour une partie des ventes de VZE en 2024 et en 2025. L'analyse suppose qu'il n'y a

¹¹ Greenhouse gas and air pollutant emissions projections – 2025

¹² Statistics Canada. Table 20-10-0086-01 New motor vehicle sales, by vehicle type, annual

¹³ The total number of passenger vehicles was calculated as passenger cars plus light trucks.

¹⁴ Compliance units under EVAS are earned by a company if it exceeds its ZEV sales target.

¹¹ Projections des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques – 2025

¹² Statistique Canada. Tableau 20-10-0085-01 Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule, annuelle

¹³ Le nombre total d'automobiles à passagers a été calculé en additionnant les automobiles à passagers et les camions légers.

¹⁴ Les unités de conformité dans le cadre de la NDVE sont générées par une entreprise lorsqu'elle dépasse son objectif de vente de VZE.

does not consider how early or partial units might affect the type of ZEVs manufactured or imported by regulated companies. Therefore, the analysis assumes that all regulatory requirements in the baseline scenario are met fully through the uptake of ZEVs and that model year requirements would be met in their corresponding calendar year.

Regulatory scenario

The regulatory scenario reflects the repeal of the EVAS requirements. In this scenario, non-regulated ZEV demand is an estimate of future demand for ZEVs produced by Transport Canada and includes the recently announced EV incentive program (EVAP). Although various market dynamics, such as supply chain challenges and international levies, may cause supply to lag behind demand, this analysis assumes no such frictions. Therefore, the regulatory scenario reflects ZEV uptake consistent with modelled ZEV demand. Figure 2 shows the projected share of ZEV sales in the baseline and regulatory scenarios.

pas de banque ou d'échange d'unités de conformité et que tous les VZE reçoivent une unité complète, et elle ne tient pas compte de la manière dont les unités anticipées ou partielles pourraient avoir une incidence sur le type de VZE fabriqués ou importés par les entreprises réglementées. Ainsi, l'analyse suppose que toutes les exigences réglementaires du scénario de référence sont entièrement satisfaites grâce à l'adoption des VZE et que les exigences de l'année de modèle sont satisfaites au cours de l'année civile correspondante.

Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire reflète l'abrogation des exigences de la NDVE. Dans ce scénario, la demande en VZE de la part de parties non réglementées est une estimation de la demande future en VZE établie par Transports Canada et comprend le programme d'incitatifs pour les VE (PAVE) récemment annoncé. Bien que diverses dynamiques de marché, comme les défis liés à la chaîne d'approvisionnement et les prélèvements internationaux, puissent faire en sorte que l'offre accuse un retard par rapport à la demande, cette analyse suppose l'absence de telles frictions. Ainsi, le scénario réglementaire reflète une adoption des VZE conforme à la demande en VZE modélisée. La figure 2 montre la part prévue des ventes de VZE dans les scénarios de référence et réglementaire.

Figure 2: Projected annual share of ZEV sales in the baseline and regulatory scenarios

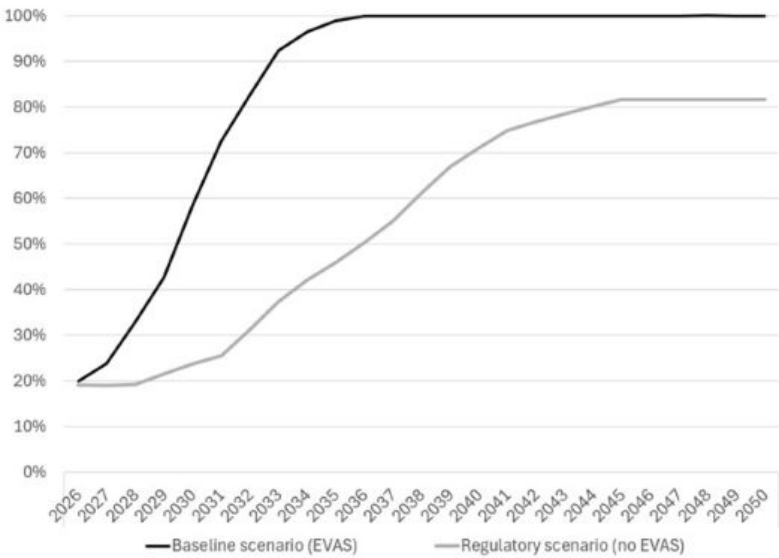
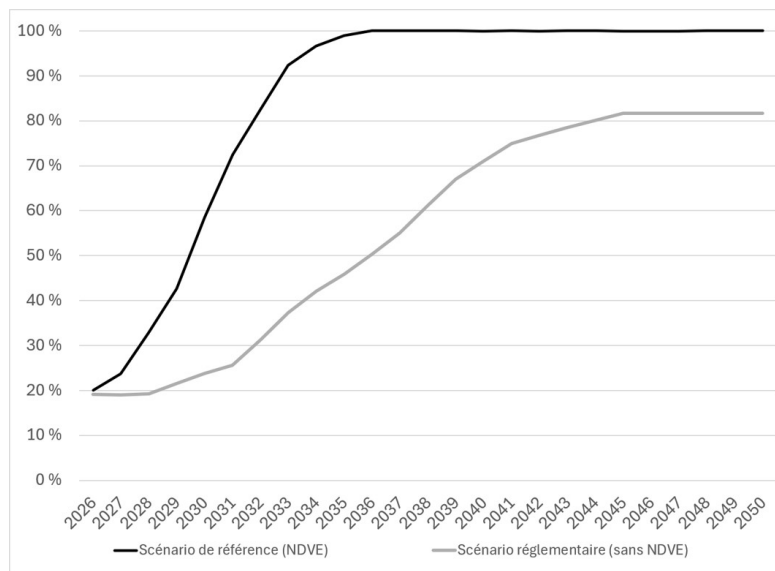


Figure 2 : Part annuelle prévue des ventes de VZE dans les scénarios de référence et réglementaire**Monetized (and quantified) benefits**

Monetized benefits in this analysis represent the impact of repealing EVAS in terms of vehicle, charger and administrative cost savings.

Avoided costs of manufacturing ZEVs and home chargers

The analysis projects vehicle and at-home charging costs in the baseline and regulatory scenarios for manufacturing (or importing) ZEVs and installing more home chargers. To estimate future vehicle sales, 2025 vehicle sales data from Statistics Canada was projected using the population growth rate from the 2025 Departmental Reference Case, about 1% per year.

The proposed Amendments are expected to result in fewer ZEVs sold in the regulatory scenario, relative to the baseline scenario. Given the analytical framework described above, this would lead to avoided costs in both manufacturing ZEVs and purchases of home chargers. The analysis employs estimates for the incremental cost of switching between traditional gasoline-powered vehicles and four types of ZEVs: medium-sized battery electric vehicle (BEV) cars and BEV light trucks each with a 480 km all-electric range, and medium-sized PHEV cars and PHEV light trucks each with an 80 km all-electric range. Manufacturing cost differentials are assumed to be passed on to consumers through vehicle prices, though the cost differential between ZEVs and non-ZEVs is expected to decline over time. Therefore, avoided costs in this analysis are assumed to benefit consumers. Avoided incremental

Avantages monétisés (et quantifiés)

Les avantages monétisés dans la présente analyse représentent l'impact de l'abrogation de la NDVE en termes d'économies de véhicules, de bornes de recharge et de coûts administratifs.

Coûts évités pour la fabrication des VZE et des bornes de recharge à domicile

L'analyse projette les coûts de recharge des véhicules et de recharge à domicile dans les scénarios de référence et réglementaire pour la fabrication (ou l'importation) de VZE et l'installation d'un plus grand nombre de bornes de recharge à domicile. Pour estimer les ventes futures de véhicules, une projection a été faite avec les données sur les ventes de véhicules de 2025 de Statistique Canada au moyen du taux de croissance démographique du scénario de référence ministériel de 2025, qui est d'environ 1 % par année.

Les modifications proposées devraient entraîner une diminution des ventes de VZE dans le scénario réglementaire, comparativement au scénario de référence. Compte tenu du cadre analytique décrit ci-dessus, cela permettrait d'éviter des coûts dans la fabrication des VZE et l'achat de bornes de recharge à domicile. L'analyse utilise des estimations des coûts différentiels pour passer d'un véhicule à essence traditionnel à quatre types de VZE : les voitures électriques à batterie (VEB) de taille moyenne et les camions légers électriques à batterie dotés d'une autonomie entièrement électrique de 480 km, ainsi que les VEHR de taille moyenne et les camions légers dotés d'une autonomie entièrement électrique de 80 km. On suppose que les écarts des coûts de fabrication se répercutent sur les consommateurs dans le prix des véhicules, même si la différence de coût entre les VZE et les

vehicle costs are adopted from the CARB report¹⁵. The report estimated the cost differentials through to 2035, after which this analysis holds the incremental prices constant. Adjusted to 2024 Canadian dollars, Table 2 below shows the incremental prices for ZEVs for select vehicle types in select years. Only battery electric cars are estimated to decrease in price over time such that they would be less expensive than their non-ZEV equivalents by 2033. The three other vehicle types are not expected to reach price parity with non-ZEVs equivalents during the analytical period. The avoided cost of manufacturing ZEVs is estimated to be \$16.4 billion over the analytical period.

Table 2: Incremental ZEV prices for select vehicles in select years (in 2024 dollars)

Type of vehicle	2026	2030	2035
Battery electric cars	3 550	1 050	(850)
Battery electric light trucks	7 700	3 700	705
Plug-in hybrid electric cars	4 250	3 400	2 750
Plug-in hybrid electric light trucks	6 150	4 850	3 850

The analysis assumes that ZEVs are sold with a cord compatible with a 120-volt plug; however, a report by the National Academy of Sciences (NAS) indicated that about 80% of ZEV consumers would purchase additional equipment to upgrade to a 240-volt plug and charger to increase the speed of at-home charging. With fewer ZEVs being purchased as a result of the proposed Amendments, fewer home charging units would be purchased as well. This would result in an avoided cost to households. The regulatory impact analysis for the U.S. EPA’s *Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles* estimated low-, mid-, and high-level costs for level 2 residential chargers for single-family and non-single-family homes¹⁶. The analysis conducted for this proposal employs the U.S. EPA’s mid-level cost estimates and assumes an even split of single-family and non-single-family homes, based on 2021 census data that indicated approximately 53% of dwellings in Canada are single-detached homes.¹⁷ This results in an estimated average charger cost of approximately \$4,160, which is then assumed to be a cost saving for 80% of the individuals who would no longer purchase

véhicules conventionnels devrait diminuer avec le temps. On suppose donc que les coûts évités dans le cadre de la présente analyse profiteraient aux consommateurs. Les coûts différentiels évités pour les véhicules sont tirés du rapport du CARB¹⁵. Le rapport a estimé les différences de coûts jusqu’en 2035, après quoi la présente analyse considère que les prix différentiels demeurent constants. Le tableau 2 ci-dessous montre les prix différentiels des VZE, ajustés en dollars canadiens de 2024, pour certains types de véhicules au cours de certaines années. Seules les voitures électriques à batterie devraient voir leur prix diminuer au fil du temps, de sorte qu’elles seraient moins chères que leurs équivalents conventionnels d’ici 2033. Les trois autres types de véhicules ne devraient pas atteindre la parité de prix avec leurs équivalents conventionnels au cours de la période d’analyse. Le coût évité de la fabrication des VZE est estimé à 16,4 G\$ sur la période d’analyse.

Tableau 2 : Prix différentiels des VZE pour certains types de véhicules au cours de certaines années (en dollars de 2024)

Type de véhicule	2026	2030	2035
Voitures électriques à batterie	3 550	1 050	(850)
Camions légers électriques à batterie	7 700	3 700	705
Voitures électriques hybrides rechargeables	4 250	3 400	2 750
Camions légers électriques hybrides rechargeables	6 150	4 850	3 850

L’analyse suppose que les VZE sont vendus avec un câble compatible avec une prise de 120 V. Cependant, un rapport de la National Academy of Sciences (NAS) indique qu’environ 80 % des consommateurs de VZE achèteraient du matériel supplémentaire pour passer à une prise et à une borne de recharge de 240 V afin d’accélérer la recharge à domicile. La baisse des ventes de VZE qui découlerait des modifications proposées se traduirait par une baisse des ventes de bornes de recharge à domicile, ce qui se traduirait par une économie pour les ménages. L’analyse d’impact de la réglementation de l’EPA des États-Unis intitulée *Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles* a estimé les coûts de base, de niveau intermédiaire et de niveau élevé des bornes de recharge à domicile de niveau 2 destinées aux maisons unifamiliales et non unifamiliales¹⁶. L’analyse réalisée pour cette proposition utilise les estimations de coût de niveau intermédiaire de l’EPA des États-Unis et suppose une répartition égale des maisons unifamiliales et non unifamiliales, d’après les données du recensement de 2021, qui indiquent qu’environ 53 % des habitations au Canada sont des maisons unifamiliales¹⁷. Il

¹⁵ Appendix G – ACC II ZEV Technology Appendix (PDF)
¹⁶ Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles – Regulatory Impact Analysis (PDF), EPA-420-R-24-004, March 2024
¹⁷ Type of Dwelling Reference Guide, Census of Population, 2021

¹⁵ Appendix G – ACC II ZEV Technology Appendix (PDF, disponible en anglais seulement)
¹⁶ Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles – Regulatory Impact Analysis (PDF), EPA-420-R-24-004, mars 2024
¹⁷ Guide de référence sur les types de logements, Recensement de la population, 2021

a ZEV as a result of the proposed Amendments (as per the NAS report noted above). The avoided cost to consumers to purchase additional equipment for at-home charging is estimated to be \$41.2 billion over the analytical period.

The avoided incremental costs of ZEVs and home chargers are estimated to be \$57.6 billion in present value terms.

Avoided costs of reduced administrative requirements

The repeal of EVAS would result in avoided costs to manufacturers and importers who would no longer be required to conduct business related to the creation or trading of ZEV units. Annualized cost savings are estimated to be \$0.1 million annually. Over the time frame of analysis, the avoided costs of these administrative requirements are estimated to be \$2.8 million in present value terms. Details on these cost savings can be found in the “One-for-one rule” section.

Table 3: Monetized benefits (millions of dollars)

Number of years: 25 (2026 to 2050)
 Price year: 2024
 Present value base year: 2026
 Discount rate: 2%

Monetized benefits	Undiscounted – 2026	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2026 to 2050	Annualized
Avoided ZEV costs	51	856	18	16,406	840
Avoided home charger costs	40	3,661	1,417	41,201	2,110
Avoided administrative costs	0.1	0.1	0.1	2.8	0.1
Total benefits	92	4,516	1,436	57,610	2,951

Note: Totals may not add up due to rounding.

Avantages monétisés	Montant non actualisé – 2026	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2026 à 2050	Montant annualisé
Coûts liés aux VZE évités	51	856	18	16 406	840
Coûts liés aux bornes de recharge à domicile évités	40	3 661	1 417	41 201	2 110
Coûts administratifs évités	0,1	0,1	0,1	2,8	0,1
Avantages totaux	92	4 516	1 436	57 610	2 951

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

en résulte un coût moyen de borne de recharge d'environ 4 160 \$, qui est ensuite considéré comme une économie de coûts pour 80 % des personnes qui n'achèteraient plus de VZE à la suite des modifications proposées (conformément au rapport de la NAS susmentionné). Les coûts évités aux consommateurs pour l'achat d'équipements supplémentaires pour la recharge à domicile sont estimés à 41,2 G\$ au cours de la période d'analyse.

Les coûts différentiels évités des VZE et des bornes de recharge à domicile sont estimés à 57,6 G\$ en valeur actualisée.

Coûts évités grâce à la réduction des exigences administratives

L'abrogation de la NDVE permettrait d'éviter des coûts pour les fabricants et les importateurs qui ne seraient plus tenus de mener des activités liées à la création ou à l'échange d'unités de VZE. Les économies de coûts annualisées sont estimées à 0,1 M\$ par année. Au cours de la période d'analyse, les coûts évités de ces exigences administratives sont estimés à 2,8 M\$ en valeur actualisée. Les détails de ces économies de coûts sont présentés dans la section “Règle du « un pour un »”.

Tableau 3 : Avantages monétisés (M\$)

Nombre d'années : 25 (2026 à 2050)
 Année du prix : 2024
 Valeur actualisée de l'année de référence : 2026
 Taux d'actualisation : 2 %

Monetized (and quantified) costs

Monetized costs in this analysis represent the impact of repealing EVAS in terms of forgone energy savings and GHG reductions.

Forgone net energy savings from ZEVs

As described above, the proposed Amendments are expected to result in a lower uptake of ZEVs over time, and since ZEVs are more energy efficient than their non-ZEV equivalents, this would result in households incurring increased energy costs associated with operating their vehicles. Electricity costs associated with charging ZEVs are estimated in this analysis through the use of the Department's E3MC model. BEVs use only electricity, while the model assumes PHEVs operate using their battery 65% of the time, and gasoline the other 35%. E3MC provides projections on the quantity of electricity and liquid fuels demanded under each scenario, as well as energy price forecasts. The price of energy varies across Canada, and results from E3MC reflect these regional differences. The liquid fuel price projections included in the reference case are informed by the Canada Energy Regulator's projections. This analysis assumes that all charging is conducted at home. The proposed Amendments are estimated to result in avoided electricity costs of \$59.8 billion, which is expected to be offset by the increased spending on liquid fuels, estimated to be \$113.6 billion. The estimated net increase in energy costs is thus \$53.8 billion.

Figure 3 below shows the annual avoided cost of ZEVs, including home charger costs, relative to the net energy costs throughout the period of analysis. As shown below, the net societal energy costs would exceed total avoided upfront ZEV costs on an annual basis by 2038. These impacts are expected to be incurred by vehicle owners who would save on the upfront purchase cost of a vehicle but would then pay more in net energy costs.

Coûts monétisés (et quantifiés)

Les coûts monétisés dans la présente analyse représentent l'incidence de l'abrogation de la NDVE en ce qui concerne les économies d'énergie et les réductions des émissions de gaz à effet de serre non réalisées.

Économies nettes d'énergie non réalisées provenant des VZE

Comme il est décrit ci-dessus, les modifications proposées devraient entraîner une diminution de l'adoption des VZE au fil du temps, et, puisque les VZE sont plus efficaces sur le plan énergétique que leurs équivalents conventionnels, il en résulterait pour les ménages une augmentation des coûts énergétiques associés à l'utilisation de leurs véhicules. Les coûts d'électricité associés à la recharge des VZE sont estimés dans la présente analyse au moyen du modèle E3MC du Ministère. Les VEB n'utilisent que de l'électricité, tandis que le modèle suppose que les VEHR fonctionnent avec leur batterie 65 % du temps et avec de l'essence les 35 % restants. Le modèle E3MC fournit des projections sur la quantité d'électricité et de carburants liquides requise dans chaque scénario ainsi que des prévisions des prix de l'énergie. Le prix de l'énergie varie au Canada, et les résultats du modèle E3MC reflètent ces différences régionales. Les projections des prix des carburants liquides comprises dans le scénario de référence sont éclairées par les projections de la Régie de l'énergie du Canada. La présente analyse part du principe que toutes les charges sont effectuées à domicile. Les modifications proposées devraient permettre d'éviter des coûts d'électricité de 59,8 G\$, qui devraient être compensés par l'augmentation des dépenses en carburants liquides, estimées à 113,6 G\$. L'augmentation nette estimée des coûts énergétiques est donc de 53,8 G\$.

La figure 3 ci-dessous montre le coût annuel évité des VZE, y compris les bornes de recharge à domicile, par rapport aux coûts énergétiques nets pendant toute la période d'analyse. Comme il est indiqué ci-dessous, les coûts énergétiques sociétaux nets dépasseraient les coûts initiaux totaux évités des VZE sur une base annuelle d'ici 2038. Ces répercussions devraient être subies par les propriétaires de véhicules qui économiseraient sur le coût d'achat initial d'un véhicule, mais paieraient ensuite plus en coûts énergétiques nets.

Figure 3: Annual avoided costs of ZEVs and net energy costs (in millions of dollars)

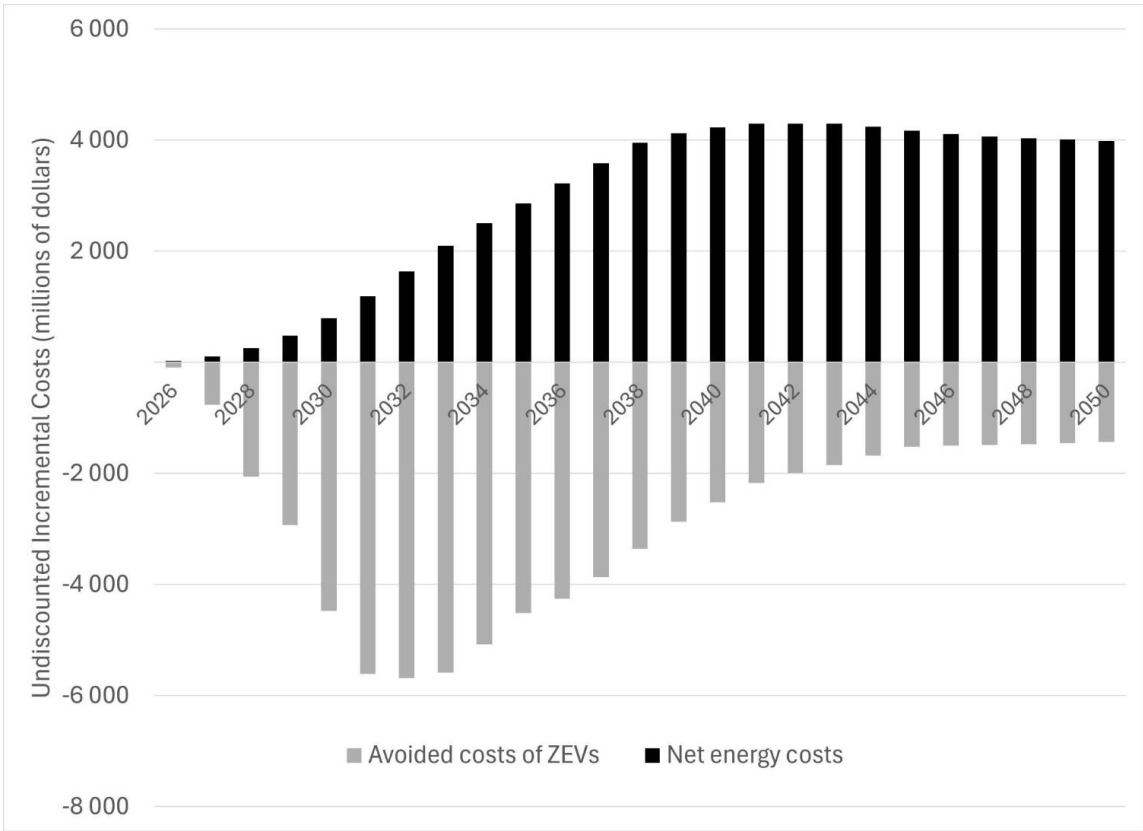
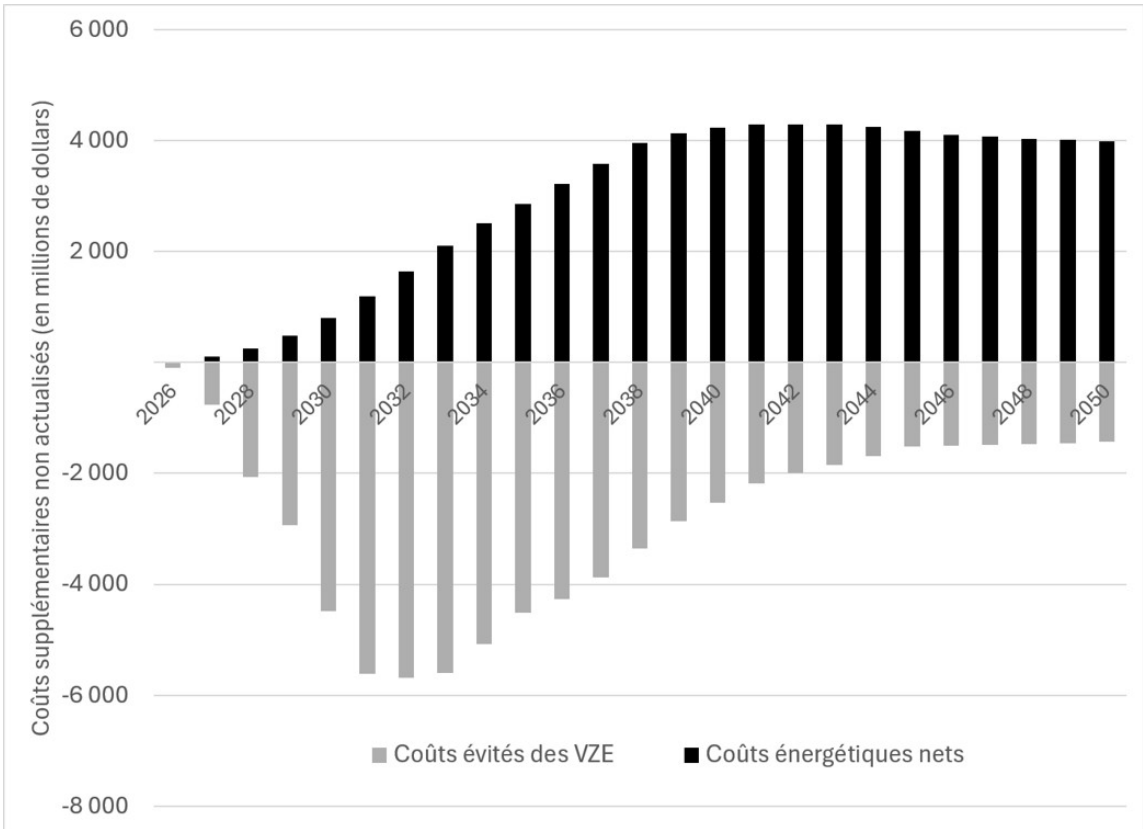


Figure 3 : Coûts évités des VZE et coûts énergétiques nets par année (M\$)



Forgone greenhouse gas emission reductions

As EVAS was expected to have significant GHG emission reductions in the transportation sector, repealing EVAS would result in those reductions becoming an opportunity cost, or loss in expected benefit. In total, over the 2026 to 2050 period, the repeal of EVAS is expected to result in approximately 326 Mt of forgone GHG emission reductions. The incremental impact of this scenario is represented by area “A” plus area “B” plus area “C” in Figure 1 in the “Instrument choice” section.

The proposed Amendments are a necessary initial step in the transition to an approach that drives GHG emission reductions in a technology-neutral manner and would provide regulatory certainty for the industry while the Government works to develop Canada-unique enhanced GHG emission standards. Future amendments to strengthen the GHG standards would mitigate some of these forgone GHG reductions. The sensitivity analysis provides an illustrative example of how future GHG emission standards could preserve some of the forgone reductions and what the impact of their introduction would be, relative to EVAS. To monetize the forgone GHG reductions attributable to the proposed Amendments, the quantity of forgone GHG emission reductions each year was multiplied by the Department’s schedule of the value of the social cost of carbon (SCC). In April 2023, the Department published its [Social Cost of Greenhouse Gas Emissions – Interim Updated Guidance for the Government of Canada](#). The value of the SCC employed in this analysis and expressed in 2024 dollars is \$309 per tonne in 2026 and increases to \$443 in 2050. The resulting estimated present value of the 326 Mt forgone GHG emissions reductions is \$94.2 billion over the 2026 to 2050 period of analysis.

Réductions des émissions de gaz à effet de serre non réalisées

Étant donné que la NDVE devait permettre de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, son abrogation ferait de ces réductions un coût de renonciation, c’est-à-dire une perte des avantages escomptés. Au total, sur la période de 2026 à 2050, l’abrogation de la NDVE devrait se traduire par une perte d’environ 326 Mt de réductions d’émissions de gaz à effet de serre. Les effets différentiels de ce scénario sont représentés par la zone A plus la zone B plus la zone C dans la figure 1 de la section « Choix de l’instrument ».

Les modifications proposées constituent une première étape indispensable dans la transition vers une approche visant à favoriser les réductions d’émissions de gaz à effet de serre de manière neutre sur le plan technologique et apporteraient une sécurité réglementaire pour l’industrie pendant que le gouvernement élabore des normes renforcées et spécifiques au Canada en matière d’émissions de gaz à effet de serre. De futures modifications visant à renforcer les normes d’émissions de gaz à effet de serre atténueraient certaines de ces réductions d’émissions de gaz à effet de serre non réalisées. L’analyse de sensibilité fournit un exemple de la façon dont les futures normes en matière de gaz à effet de serre pourraient préserver une partie des réductions non réalisées et de ce que serait l’incidence de leur introduction, par rapport à la NDVE. Pour établir le coût des réductions d’émissions de gaz à effet de serre non réalisées attribuables aux modifications proposées, la quantité de réductions d’émissions de gaz à effet de serre non réalisées chaque année a été multipliée par le coût social du carbone (CSC) tiré du barème du Ministère. En avril 2023, le Ministère a publié son [Estimation du coût social des gaz à effet de serre – Orientation provisoire actualisée pour le gouvernement du Canada](#). La valeur du CSC utilisée dans la présente analyse et exprimée en dollars de 2024 est de 309 \$ par tonne en 2026 et augmente pour atteindre 443 \$ en 2050. La valeur actuelle estimée des réductions d’émissions de gaz à effet de serre non réalisées de 326 Mt est de 94,2 G\$ pour la période d’analyse allant de 2026 à 2050.

Table 4: Monetized costs (millions of dollars)

Monetized impacts	Undiscounted – 2026	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2026 to 2050	Annualized
Forgone energy savings	26	2,859	3,984	53,769	2,754
Forgone GHG benefits	3	4,459	8,033	94,190	4,824
Total costs	29	7,317	12,017	147,959	7,579

Note: Totals may not add up due to rounding.

Tableau 4 : Coûts monétisés (M\$)

Répercussions monétisées	Montant non actualisé – 2026	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2026 à 2050	Montant annualisé
Économies d’énergie non réalisées	26	2 859	3 984	53 769	2 754
Avantages liés aux gaz à effet de serre non réalisés	3	4 459	8 033	94 190	4 824
Coûts totaux	29	7 317	12 017	147 959	7 579

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Forgone air pollutant reductions

Non-ZEV LDVs are a significant source of air pollutant emissions, including fine particulate matter (PM_{2.5}), nitrogen oxides (NO_x), volatile organic compounds (VOCs), and carbon monoxide (CO), among other toxic substances. These air pollutant emissions may disproportionately impact children, elderly people, individuals with underlying health conditions and people living in high exposure areas.^{18,19}

The proposed Amendments are expected to result in forgone health benefits to people in Canada, as fewer ZEVs would be offered for sale in the regulatory scenario than in the baseline scenario. The estimated increase in select pollutants from the proposed Amendments is quantified in Table 5 below as a percentage increase in pollutants.

Table 5: Percent increase in emissions of select air pollutants in select years

Note: Percentages may be greater than 100%, as these represent increases in the absence of EVAS.

Type of air pollutants	2026	2035	2050
Particulate matter (PM _{2.5})	<1%	9%	19%
Nitrogen oxides	<1%	20%	98%
Volatile organic compounds	<1%	24%	112%
Carbon monoxide	<1%	26%	163%

Réductions des polluants atmosphériques non réalisées

Les véhicules légers autres que les VZE sont une source importante d’émissions de polluants atmosphériques, notamment de particules fines (PM_{2.5}), d’oxydes d’azote (NO_x), de composés organiques volatils (COV) et de monoxyde de carbone (CO), parmi d’autres substances toxiques. Ces émissions de polluants atmosphériques peuvent avoir une incidence disproportionnée sur les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant des problèmes de santé sous-jacents et les personnes vivant dans des zones à forte exposition^{18,19}.

Les modifications proposées devraient entraîner une perte d’avantages pour la santé de la population du Canada, car le nombre de VZE mis en vente dans le cadre du scénario réglementaire serait inférieur à celui du scénario de référence. Le tableau 5 ci-dessous présente l’augmentation estimée, en pourcentage, de certains polluants attribuables aux modifications proposées.

Tableau 5 : Augmentation en pourcentage des émissions de certains polluants atmosphériques au cours de certaines années

Remarque : Les pourcentages peuvent être supérieurs à 100 %, car ils représentent des augmentations en l’absence de la NDVE.

Type de polluants atmosphériques	2026	2035	2050
Particules fines (PM _{2.5})	< 1 %	9 %	19 %
Oxydes d’azote	< 1 %	20 %	98 %
Composés organiques volatils	< 1 %	24 %	112 %
Monoxyde de carbone	< 1 %	26 %	163 %

¹⁸ Health Canada. 2022c. *Health impacts of traffic-related air pollution in Canada*. ISBN: 978-0-660-40966-5. 93 pages.
¹⁹ Health Canada. 2022a. *Exposure to traffic-related air pollution in Canada: An assessment of population proximity to roadways*. ISBN: 978-0-660-41700-4. 73 pages.

¹⁸ Santé Canada. 2022c. *Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada*. ISBN : 978-0-660-40967-2. 100 pages.
¹⁹ Santé Canada. 2022a. *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*. ISBN : 978-0-660-41701-1. 81 pages.

EVAS was expected to decrease air pollutants in the transportation sector significantly, particularly as the on-road LDV fleet would have become increasingly less emitting in later years. Therefore, the magnitude of the percentage increase in air pollutant emissions in the table above is due to the comparison with a baseline scenario that includes EVAS and thus would have had relatively lower air pollutant emissions when compared to the regulatory scenario.

Qualitative impacts

The analysis has only quantified certain impacts and monetized those most likely to contribute to the net impact in the cost-benefit analysis. Other impacts are considered qualitatively below, and impacts on industry competitiveness are described in the “Distributional analysis” section.

Qualitative benefits

Qualitative benefits are considered below in terms of the consumer welfare impact of vehicle choice, demand for electricity, and supply chain impacts.

Consumer welfare impact of vehicle choice

EVAS was expected to have a negative impact on consumer choice for consumers who prefer non-ZEVs. The proposed Amendments would thus be expected to improve consumer welfare by removing ZEV sales requirements and allowing industry the flexibility to use a range of technologies to respond to consumer preferences.

Demand for electricity

The proposed Amendments are expected to result in decreased ZEV electricity demand. ZEV electricity demand in 2035 is estimated to decrease from 6% of overall electricity demand with EVAS in place, to 3% under the proposed Amendments, and from 11% to 8% in 2050. This could alleviate some pressure on the electricity grid.

Supply chain impacts

The proposed Amendments would provide regulatory flexibility to firms by repealing the ZEV requirements. This flexibility is expected to benefit firms, as it allows them to adapt to changing market conditions and supply chain disruptions such as scarcity of critical minerals and battery acquisition.

On s’attendait à ce que la NDVE réduise considérablement les polluants atmosphériques dans le secteur des transports, en particulier parce que le parc de véhicules légers routiers aurait vu ses émissions diminuer progressivement au fil des années. Ainsi, l’ampleur de l’augmentation en pourcentage des émissions de polluants atmosphériques dans le tableau ci-dessus est attribuable à la comparaison avec un scénario de référence qui comprend la NDVE et qui aurait donc eu des émissions de polluants atmosphériques relativement plus faibles que le scénario réglementaire.

Répercussions qualitatives

L’analyse n’a permis que de quantifier certains effets et d’attribuer une valeur monétisée à ceux qui sont les plus susceptibles de contribuer à l’effet net dans l’ACA. D’autres répercussions sont examinées qualitativement ci-dessous, et les répercussions sur la compétitivité de l’industrie sont décrites dans la section « Analyse de répartition ».

Avantages qualitatifs

Les avantages qualitatifs sont examinés ci-dessous sous l’angle de l’impact du choix des véhicules sur le bien-être des consommateurs, de la demande en électricité et des répercussions sur la chaîne d’approvisionnement.

Impact du choix de véhicule sur le bien-être des consommateurs

On s’attendait à ce que la NDVE ait un impact négatif sur le choix des consommateurs qui préfèrent les véhicules conventionnels. Les modifications proposées devraient donc améliorer le bien-être des consommateurs en éliminant les exigences relatives aux ventes de VZE et en donnant à l’industrie la souplesse nécessaire pour utiliser une gamme de technologies afin de répondre aux préférences des consommateurs.

Demande d’électricité

Les modifications proposées devraient entraîner une diminution de la demande d’électricité pour les VZE. Selon les estimations, la demande d’électricité pour les VZE en 2035 diminuera, passant de 6 % de la demande globale d’électricité avec la NDVE en place à 3 % avec les modifications proposées, et de 11 % à 8 % en 2050. Cela pourrait alléger quelque peu la pression sur le réseau électrique.

Répercussions sur la chaîne d’approvisionnement

Les modifications proposées offriraient une certaine souplesse réglementaire aux entreprises en abrogeant les exigences relatives aux VZE. Cette flexibilité devrait profiter aux entreprises, car elle leur permet de s’adapter à l’évolution des conditions du marché et aux perturbations de la chaîne d’approvisionnement, comme la rareté des minéraux critiques et l’acquisition de batteries.

Qualitative costs

Qualitative costs are considered below in terms of forgone maintenance cost savings, publicly available infrastructure, and forgone upstream emission reductions.

Forgone maintenance cost savings

Vehicle owners who would have purchased ZEVs as a result of EVAS would have been expected to benefit from maintenance cost savings over the operating life of these vehicles. Fully electric vehicles have fewer moving parts than non-fully electric vehicles, do not require oil changes or engine tune-ups, and do not contain spark plugs or engine air filters that may generally require replacement. A study by the U.S. Department of Energy estimates that electric vehicle ownership results in a two-cent maintenance cost saving per kilometre driven,²⁰ which could result in estimated savings of \$320 annually for a vehicle driven 16 000 km per year.²¹ The proposed Amendments are expected to result in fewer ZEVs being sold; therefore, these maintenance cost savings would not be realized for consumers who would now opt for a non-ZEV.

Publicly available infrastructure

EVAS includes a compliance flexibility option that allows firms to create units by contributing to the deployment of ZEV charging infrastructure to meet a portion of their annual obligations. Repealing EVAS would also remove this incentive for firms to invest in such infrastructure. Although the proposed Amendments may result in fewer charging stations being deployed as a compliance strategy, this effect may be offset by the announcement that the Government will develop a national charging infrastructure strategy as part of the Automotive Strategy.²²

Forgone upstream emissions reduction

The proposed Amendments are expected to lead to a decrease in battery and electricity demand, and a subsequent decrease in GHG emissions related to mining and electricity generation. The proposed Amendments are also expected to increase domestic demand for liquid

Coûts qualitatifs

Les coûts qualitatifs sont examinés ci-dessous sous l'angle des économies de coûts d'entretien non réalisées, des infrastructures accessibles au public et des réductions des émissions en amont non réalisées.

Économies de coûts d'entretien non réalisées

Les propriétaires de véhicules qui auraient acheté des VZE dans le cadre de la NDVE auraient dû bénéficier d'économies sur les coûts d'entretien pendant la durée de vie utile de ces véhicules. Les véhicules entièrement électriques ont moins de pièces mobiles que les autres véhicules non entièrement électriques, n'ont pas besoin de vidange d'huile ou de mise au point du moteur, et n'ont pas de bougie ni de filtre à air moteur, qui doivent généralement être remplacés. Une étude du département de l'Énergie des États-Unis estime que la possession d'un véhicule électrique se traduit par une économie de deux cents par kilomètre parcouru sur les coûts d'entretien²⁰, ce qui pourrait représenter une économie estimée à 320 \$ par an pour un véhicule parcourant 16 000 km par an²¹. Les modifications proposées devraient entraîner une baisse des ventes de VZE; par conséquent, ces économies sur les coûts d'entretien ne seraient pas réalisées par les consommateurs qui opteraient désormais pour un véhicule autre qu'un VZE.

Infrastructures accessibles au public

La NDVE prévoit une option de flexibilité en matière de conformité qui permet aux entreprises de créer des unités en contribuant au déploiement d'infrastructures de recharge pour les VZE afin de respecter une partie de leurs obligations annuelles. L'abrogation de la NDVE supprimerait également cet incitatif pour les entreprises à investir dans de telles infrastructures. Bien que les modifications proposées puissent réduire le nombre de bornes de recharge déployées dans le cadre d'une stratégie de mise en conformité, cet effet pourrait être compensé par l'annonce du gouvernement d'élaborer une stratégie nationale sur l'infrastructure de recharge dans le cadre de la stratégie automobile²².

Réduction des émissions en amont perdue

Les modifications proposées devraient entraîner une diminution de la demande de batteries et d'électricité et, par la suite, des émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation minière et à la production d'électricité. Les modifications proposées devraient également accroître

²⁰ Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains (PDF)

²¹ (ARCHIVED) Canadian Vehicle Survey: Annual

²² Prime Minister Carney unveils Canada's new automotive strategy to protect jobs and position our country as a global leader in next-generation vehicle manufacturing

²⁰ Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains (PDF)

²¹ (ARCHIVÉE) Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle

²² Le premier ministre Carney dévoile la nouvelle stratégie automobile du Canada afin de protéger les emplois et de positionner notre pays comme chef de file mondial de la fabrication de véhicules de prochaine génération

fuels, and upstream emissions related to their extraction and production. Although this analysis does not quantify the impact of upstream emissions, a study looking at three regions in Canada with diverse carbon intensities in their electricity production found that PHEVs have significant well-to-wheel GHG emission reductions even in regions with electricity sectors that are relatively more carbon-intensive.²³ Thus, the proposed Amendments would be expected to lead to forgone emission reductions from a well-to-wheel standpoint.

Summary of quantified and monetized cost-benefit analysis results

The proposed Amendments are estimated to result in fewer ZEVs sold in Canada than was expected to occur under EVAS. This would result in avoided costs to vehicle purchasers who would no longer bear the higher upfront cost of a ZEV and the associated cost of installing an at-home charging unit. These avoided costs are estimated to be \$57.6 billion from 2026 to 2050. These same consumers would forgo energy savings estimated at \$53.8 billion over the same period. The proposed Amendments are expected to result in forgone GHG emission reductions of 326 Mt, valued at \$94.2 billion in potential climate change-induced global damages, for a total net societal cost of \$90.3 billion, as shown in Table 6 below. Any future amendments to strengthen the GHG emission standards would be expected to mitigate some of these costs.

The proposed Amendments are also expected to result in forgone air pollutant emission reductions over the period. In 2050, PM_{2.5} emissions from LDVs are estimated to increase relative to a scenario with EVAS by 19%, nitrogen oxide emissions by 98%, volatile organic compound emissions by 112%, and carbon monoxide emissions by 163% (see Table 5 above). This is expected to result in diminished human health benefits. The value of these changes is not monetized in this analysis.

la demande intérieure de carburants liquides et les émissions en amont liées à leur extraction et à leur production. Bien que cette analyse ne permette pas de quantifier les retombées des émissions en amont, une étude portant sur trois régions du Canada dont la production d'électricité comporte diverses intensités de carbone a révélé que les VEHR émettent considérablement moins de gaz à effet de serre du puits à la roue, même dans les régions où les secteurs de l'électricité ont une intensité de carbone relativement plus élevée²³. On peut donc s'attendre à ce que les modifications proposées entraînent une perte de réductions d'émissions du point de vue du puits à la roue.

Résumé des résultats quantifiés et monétisés de l'analyse coûts-avantages

On estime que les modifications proposées entraîneront une diminution du nombre de VZE vendus au Canada comparativement à ce qui était prévu dans le cadre de la NDVE. Il en résulterait des coûts évités pour les acheteurs de véhicules qui n'auraient plus à assumer le coût initial plus élevé d'un VZE ni le coût associé à l'installation d'une borne de recharge à domicile. Ces coûts évités sont estimés à 57,6 G\$ entre 2026 et 2050. Ces mêmes consommateurs renonceraient à des économies d'énergie estimées à 53,8 G\$ sur la même période. Les modifications proposées devraient entraîner une perte de réductions d'émissions de gaz à effet de serre de 326 Mt, évaluée à 94,2 G\$ en dommages potentiels mondiaux causés par les changements climatiques, pour un coût net total de 90,3 G\$, comme le montre le tableau 6 ci-dessous. Toute modification future visant à renforcer les normes d'émissions de gaz à effet de serre devrait permettre d'atténuer une partie de ces coûts.

Les modifications proposées devraient également entraîner une perte de réductions d'émissions de polluants atmosphériques au cours de la période. En 2050, les émissions de PM_{2.5} provenant des véhicules légers devraient augmenter de 19 % comparativement à un scénario avec la NDVE; les émissions de NOx, de 98 %; les émissions de COV, de 112 %; et les émissions de CO, de 163 % (voir le tableau 5 ci-dessus). Il devrait en résulter une diminution des avantages pour la santé humaine. La valeur de ces changements n'est pas monétisée dans cette analyse.

²³ George Kamiya, Jonn Axsen, Curran Crawford. [Modeling the GHG emissions intensity of plug-in electric vehicles using short-term and long-term perspectives](#), Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 69, 2019, Pages 209–223, ISSN 1361-9209.

²³ George Kamiya, Jonn Axsen et Curran Crawford. [Modeling the GHG emissions intensity of plug-in electric vehicles using short-term and long-term perspectives](#), Transportation Research Part D: Transport and Environment, volume 69, 2019, pages 209–223, ISSN 1361-9209.

Table 6: Summary of monetized costs and benefits (millions of dollars)

Note: The table below shows a net benefit in the year 2026, as the benefit of avoided vehicle costs in that year is greater than the costs of forgone energy savings and GHG emissions. As fewer ZEVs are on the road throughout the time frame of analysis, these costs exceed benefits, resulting in net costs in the later years.

Number of years: 25 (2026 to 2050)
Price year: 2024
Present value base year: 2026
Discount rate: 2%

Monetized impacts	Undiscounted — 2026	Undiscounted — 2035	Undiscounted — 2050	Discounted — 2026 to 2050	Annualized
Total benefits	92	4,516	1,436	57,610	2,951
Total costs	29	7,317	12,017	147,959	7,579
Total net benefits (costs)	63	(2,801)	(10,582)	(90,349)	(4,628)

Tableau 6 : Résumé des coûts et avantages monétisés (M\$)

Remarque : Le tableau ci-dessous montre un avantage net en 2026, car l’avantage associé aux coûts de véhicules évités cette année-là est supérieur aux coûts attribuables aux économies d’énergie non réalisées et aux émissions de gaz à effet de serre qui n’ont pas été évitées. Comme il y a moins de VZE sur les routes pendant la période d’analyse, ces coûts dépassent les avantages, ce qui se traduit par des coûts nets au cours des dernières années.

Nombre d’années : 25 (2026 à 2050)
Année du prix : 2024
Valeur actualisée de l’année de référence : 2026
Taux d’actualisation : 2 %

Répercussions monétisées	Montant non actualisé — 2026	Montant non actualisé — 2035	Montant non actualisé — 2050	Montant actualisé — 2026 à 2050	Montant annualisé
Avantages totaux	92	4 516	1 436	57 610	2 951
Coûts totaux	29	7 317	12 017	147 959	7 579
Avantage net total (coûts)	63	(2 801)	(10 582)	(90 349)	(4 628)

Uncertainty analysis

The estimated net cost could be higher or lower if all qualitative impacts were monetized, if the parameter estimates used in the calculation were higher or lower, or if an alternate time frame of analysis was adopted. Monetized values of the qualitative impacts are not considered to have significant impacts on the net cost estimate, while the impacts of alternative parameter estimates are considered in a sensitivity analysis below. Adopting an alternate time frame of analysis would be expected to change the magnitude of both costs and benefits but is not expected to change the net cost result of the analysis.

Analyse de l’incertitude

Le coût net estimé pourrait être supérieur ou inférieur si toutes les répercussions qualitatives étaient monétisées, si les estimations des paramètres utilisées dans le calcul étaient supérieures ou inférieures, ou si un autre calendrier d’analyse était adopté. Les valeurs monétisées des répercussions qualitatives ne sont pas considérées comme ayant une incidence significative sur l’estimation du coût net, tandis que les répercussions d’autres estimations des paramètres sont examinées dans une analyse de sensibilité ci-dessous. L’adoption d’un autre calendrier d’analyse devrait modifier l’ampleur tant des coûts que des avantages, mais ne devrait pas modifier le résultat de l’analyse en termes de coût net.

As shown in the table above, the proposed Amendments are estimated to result in a net cost to society, based on the evaluated parameters. However, potential impacts on the automotive industry which were not assessed in this CBA are instead explored in the “Competitiveness analysis” section below. It should also be noted that the proposed Amendments are one part of an Automotive Strategy that is intended to generate further benefits to Canadian society (see the “Context” section).

Sensitivity analysis of key CBA parameters

The monetized results presented in the CBA are based on key parameter estimates which could change with new information. To account for this, sensitivity analyses were conducted to assess the effect of higher or lower parameter values on the estimated conclusion (net cost) of the analysis. Parameter estimates are varied in isolation and in selected combinations. If this variation does not change the net cost conclusion of the analysis, the conclusion is not sensitive to the variable assessed. For the parameters assessed, the conclusion of net cost is only sensitive to a scenario with 50% higher cost savings and 50% lower forgone energy savings, which results in a net benefit estimate of \$25 billion, as shown in table 7 below.

Cost of ZEVs

The central case employs cost estimates from CARB; however, there are various factors that may impact the future costs of a ZEV. For example, higher or faster technological advancement than is expected and economies of scale could lead to lower costs than projected. Similarly, reduced access to minerals, tariffs, and global supply chain issues could lead to higher costs than currently projected. To account for this potential variability, a sensitivity analysis was conducted that considers how the net impact of the proposed Amendments may be impacted by ZEV vehicle cost differentials that are 50% higher or lower than what is used in the central case. This range in possible upfront vehicle costs would create a range of net costs from \$82.1 billion to \$98.6 billion. As a result, the net cost conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Home charger costs

The home charger costs used in the central case use the U.S. EPA analysis mid-level costs and assumes that 80% of all ZEV purchasers will upgrade their home charger to a level 2 charger. The future costs of home chargers and the proportion of individuals upgrading to a level 2 charger

Comme le montre le tableau ci-dessus, les modifications proposées devraient entraîner un coût net pour la société, sur la base des paramètres évalués. Toutefois, les répercussions potentielles sur l'industrie automobile qui n'ont pas été évaluées dans cette ACA sont plutôt examinées à la section « Répercussions sur la compétitivité » ci-dessous. Il convient également de noter que les modifications proposées font partie d'une stratégie pour le secteur automobile qui vise à générer d'autres avantages pour la société canadienne (voir la section « Contexte »).

Analyse de sensibilité des paramètres clés de l'ACA

Les résultats monétisés présentés dans l'ACA sont fondés sur des estimations de paramètres clés susceptibles de changer à la lumière de nouveaux renseignements. Pour en tenir compte, des analyses de sensibilité ont été effectuées pour évaluer les effets de valeurs de paramètres plus ou moins élevées sur la conclusion estimée (coût net) de l'analyse. Les estimations des paramètres sont modifiées séparément et selon certaines combinaisons. Si cette variation ne modifie pas la conclusion sur le coût net de l'analyse, la conclusion n'est pas sensible à la variable évaluée. Pour les paramètres évalués, la conclusion du coût net n'est sensible qu'à un scénario avec 50 % d'économies de coûts supérieures et 50 % d'économies d'énergie perdues inférieures, ce qui donne une estimation des avantages nets de 25 milliards de dollars, comme le montre le tableau 7 ci-dessous.

Coût des VZE

Le scénario central utilise les estimations des coûts du CARB, mais divers facteurs peuvent agir sur les coûts futurs d'un VZE. Par exemple, des avancées technologiques plus rapides ou grandes que prévu et des économies d'échelle pourraient donner lieu à des coûts moins élevés que ce qu'indiquent les projections. De même, l'accès réduit aux ressources minérales, les droits de douane et les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale pourraient entraîner des coûts plus élevés que ceux actuellement prévus. Pour tenir compte de cette variabilité potentielle, une analyse de sensibilité a été réalisée en tenant compte de la manière dont l'incidence nette des modifications proposées pourrait être touchée par des coûts de VZE 50 % plus élevés ou plus faibles que ce qui est utilisé dans le scénario central. Cette variation possible des coûts initiaux des véhicules donnerait lieu à une gamme de coûts nets allant de 82,1 G\$ à 98,6 G\$. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à cette variable.

Coûts des bornes de recharge à domicile

Les coûts des bornes de recharge à domicile utilisés dans le scénario central sont fondés sur les coûts de niveau intermédiaire de l'analyse de l'EPA des États-Unis et supposent que 80 % de tous les acheteurs de VZE passeront à une borne de recharge de niveau 2. Les coûts futurs des

could vary. To account for this, a sensitivity analysis was conducted that considers the impact that 50% higher or lower home charger costs than projected would have on the effect of the proposed Amendments. This range in consumer behaviour and charger costs would create a range of net costs from \$69.7 billion to \$110.9 billion. The net cost conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Liquid fuel prices

The projections for the cost of ethanol, gasoline, and diesel used in the central case come from E3MC. If future realized costs of liquid fuels are higher or lower than what is projected, then fuel costs would be impacted proportionately. A sensitivity analysis was conducted that considers the impact that 50% higher or lower fuel costs than projected would have on the net effect of the proposed Amendments. This range in the cost of liquid fuels would yield a range of net costs of \$33.6 billion to \$147.1 billion. Consequently, the net cost conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Electricity prices

Similar to liquid fuels, electricity cost projections used in the central case come from E3MC. Differences in the price of electricity could occur from many factors; including the type of electricity generation and increased pressure on the grid. Electricity costs may be higher for consumers due to premiums being applied to the cost of electricity at publicly available charging stations, or they may be lower for consumers who would have taken advantage of peak-load pricing. Taking into consideration the potential for a 50% increase or decrease in projected electricity costs would lead to a range of net costs from \$60.5 billion to \$120.2 billion. As a result, the net cost conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Discount rate

Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals states that regulatory proposals relating to human health or environmental goods and services should employ a social discount rate. The central case reported in Table 6 employs a 2% social discount rate, which is the near-term Ramsey discount rate now utilized by the Government of Canada when monetizing GHG reductions. Sensitivity analyses were conducted using 1.5% and 2.5% discount rates, and their associated annual SCC values, to

bornes de recharge à domicile et la proportion de personnes passant à une borne de recharge de niveau 2 pourraient varier. Pour en tenir compte, une analyse de sensibilité a été réalisée afin d'examiner l'incidence que des coûts de bornes de recharge à domicile 50 % plus élevés ou plus faibles que les valeurs prévues auraient sur les effets des modifications proposées. Ces variations du comportement des consommateurs et des coûts des bornes de recharge donneraient lieu à une gamme de coûts nets allant de 69,7 G\$ à 110,9 G\$. La conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à cette variable.

Prix des carburants liquides

Les projections liées aux coûts de l'éthanol, de l'essence et du diesel utilisés dans le scénario central proviennent du modèle E3MC. Si les coûts réels des carburants liquides dans l'avenir étaient plus élevés ou plus faibles que les valeurs prévues, les coûts en carburant seraient touchés de manière proportionnelle. Une analyse de sensibilité a été réalisée afin d'examiner l'incidence que des coûts de carburant 50 % plus élevés ou plus faibles que les valeurs prévues auraient sur les effets nets des modifications proposées. Cette variation possible du coût des carburants liquides donnerait lieu à une gamme de coûts nets allant de 33,6 G\$ à 147,1 G\$. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à cette variable.

Prix de l'électricité

Comme pour les carburants liquides, les projections liées aux coûts de l'électricité utilisées dans le scénario central proviennent du modèle E3MC. Les variations du prix de l'électricité peuvent être attribuables à de nombreux facteurs, notamment le type de production d'électricité et la pression accrue sur le réseau. Les coûts de l'électricité peuvent être plus élevés pour les consommateurs en raison des primes appliquées au coût de l'électricité aux bornes de recharge publiques, ou ils peuvent être plus faibles pour les consommateurs qui auraient profité de la tarification différenciée en fonction de la charge de pointe. Si la possibilité d'une augmentation ou d'une baisse de 50 % des coûts prévus de l'électricité est considérée, une gamme de coûts nets allant de 60,5 G\$ à 120,2 G\$ est obtenue. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à cette variable.

Taux d'actualisation

Le Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : propositions de réglementation indique que les propositions de réglementation relatives à la santé humaine ou aux biens et services environnementaux doivent utiliser un taux d'actualisation social. Le scénario central présenté au tableau 6 utilise un taux d'actualisation social de 2 %, qui est le taux d'actualisation à court terme de Ramsey actuellement utilisé par le gouvernement du Canada pour établir le coût des réductions de gaz à effet de serre.

compare estimates. The SCC estimates used in this sensitivity analysis relevant to these discount rates can be found in the document entitled [Social Cost of Greenhouse Gas Estimates — Interim Updated Guidance for the Government of Canada](#). The use of the 1.5% discount rate results in a net cost of \$160.8 billion, and the use of the 2.5% discount rate results in a net cost of \$51.8 billion. Thus, the net cost conclusion of the analysis is not sensitive to these alternate discount rates and SCC values.

Combined case scenarios

Two combined scenarios of variables were also considered. The worst-case scenario would see 50% lower vehicle and charger cost savings and 50% higher forgone energy costs. This results in a net cost conclusion of \$205.8 billion. The best-case scenario would see 50% higher vehicle and charger cost savings, and 50% lower forgone energy costs. This results in a net benefits conclusion of \$25.1 billion. The net conclusion of the proposed Amendments is thus sensitive to the combined best-case scenario.

Strategic firm behaviour

In the baseline scenario with EVAS in place, as annual percentages of new ZEV sales increase, fleet average GHG emissions would be projected to decrease, all else being equal. This would allow firms to consider what mix of non-ZEVs they sell and how much they could change non-ZEV efficiencies to meet overall fleet average standards. If firms choose to produce a less efficient non-ZEV fleet mix, or make non-ZEVs less efficient, they could be said to be partaking in strategic behaviour to reduce costs while meeting their obligations under EVAS and the GHG emission standards. The opportunities for firms to engage in this strategic behaviour are expected to decrease, as both GHG fleet average emission standards and percentage of ZEV sales increase because non-ZEVs become less attractive to consumers as their fuel efficiency worsens. When an illustrative case was modelled to present the potential impact of this strategic firm behaviour, the modelled fuel efficiency decreased by about 10%. This is because the consumer choice portion of E3MC has modelled consumers who optimize their technology preference based on the trade-off between costs and efficiency. This shows that, in the model, this strategic firm behaviour is limited due to consumers preferring transportation options with lower operating costs. This scenario would have lower forgone GHG benefits and energy savings, resulting in a net cost of \$77.0 billion. Thus, the net cost conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Des analyses de sensibilité ont été réalisées en utilisant des taux d'actualisation de 1,5 % et de 2,5 % ainsi que des valeurs annuelles connexes du CSC afin de comparer les estimations. Les estimations du CSC utilisées dans cette analyse de sensibilité se rapportant à ces taux d'actualisation se trouvent dans le document [Estimation du coût social des émissions de gaz à effet de serre — Orientation provisoire actualisée pour le Gouvernement du Canada](#). L'utilisation du taux d'actualisation de 1,5 % entraîne un coût net de 160,8 G\$, et celle du taux d'actualisation de 2,5 %, de 51,8 G\$. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à ces différents taux d'actualisation et valeurs du CSC.

Scénarios combinés

Deux scénarios combinés de variables ont également été envisagés. Le scénario le plus pessimiste verrait des économies de 50 % en moins sur les coûts des véhicules et des chargeurs et 50 % sur les coûts énergétiques perdus. Il en résulte un coût net de 205,8 G\$. Dans le meilleur des cas, les économies de 50 % sur les coûts des véhicules et des chargeurs et les coûts énergétiques perdus seraient réduites de 50 %. Il en résulte des avantages nets de 25,1 G\$. La conclusion nette des modifications proposées est donc sensible au meilleur scénario combiné.

Comportement stratégique de l'entreprise

Dans le scénario de référence, où la NDVE demeure en place, à mesure que les pourcentages annuels de ventes de nouveaux VZE augmentent, les émissions moyennes de gaz à effet de serre du parc automobile devraient diminuer, toutes choses étant égales par ailleurs. Les entreprises pourraient tenir compte de la combinaison de véhicules conventionnels qu'elles vendent et de la mesure dans laquelle elles pourraient modifier l'efficacité des véhicules conventionnels afin de respecter les normes moyennes globales du parc automobile. Si les entreprises choisissent de produire un parc de véhicules conventionnels moins efficace ou de rendre les véhicules conventionnels moins efficaces, on pourrait considérer qu'elles adoptent un comportement stratégique visant à réduire les coûts tout en respectant leurs obligations au titre de la NDVE et des normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre. Les occasions pour les entreprises de s'engager dans ce comportement stratégique devraient diminuer à mesure que les normes d'émissions moyennes de gaz à effet de serre des parcs automobiles et le pourcentage des ventes de VZE augmenteront, car les véhicules conventionnels deviendront moins attrayants pour les consommateurs à mesure que le rendement du carburant diminuera. Lorsqu'un cas illustratif a été modélisé pour présenter l'impact potentiel de ce comportement stratégique des entreprises, le rendement du carburant modélisé a diminué d'environ 10 %. Cela s'explique par le fait que le volet « choix des consommateurs » du modèle E3MC a modélisé des consommateurs qui optimisent leur préférence technologique en fonction du compromis entre les coûts

et l'efficacité. Ainsi, le modèle montre que ce comportement stratégique de l'entreprise est limité, étant donné la préférence des consommateurs pour des options de transport à coûts d'utilisation moins élevés. Ce scénario se traduirait par une réduction de la perte d'avantages liés aux gaz à effet de serre et d'économies d'énergie, ce qui correspondrait à un coût net de 77 G\$. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un coût net n'est pas sensible à cette variable.

Future policy scenarios

The Government intends to introduce stronger GHG emission standards that put Canada on a path to achieve a goal of 75% EV sales by 2035. This scenario assumes that enhanced GHG standards are put into place starting in 2028 and increase until 2035 such that 75% ZEV sales would be achieved in that year if used as the compliance pathway of choice. This stringency is held constant post-2035. It is important to note that this is based on an illustrative example of ZEV uptake that achieves the Government's target of 75% EV sales by 2035. Exact emission reductions attributable to future GHG emission standards would be assessed in a future analysis alongside their publication in the *Canada Gazette*. Under this illustrative scenario, it is estimated that achieving 75% EV sales by 2035 could preserve GHG emission reductions of approximately 100 Mt. Monetizing the full impacts of this scenario results in a lower net cost conclusion of \$63.1 billion relative to the current EVAS policy. Further policies driving ZEV adoption, such as those aiming to achieve 90% EV sales by 2040, would be expected to mitigate forgone emission reductions even further, resulting in an even lower net cost.

Scénarios politiques futurs

Le gouvernement a l'intention d'instaurer des normes plus rigoureuses en matière d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui mettrait le Canada sur la voie vers l'atteinte d'un objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035. Ce scénario suppose que les normes améliorées en matière de gaz à effet de serre qui seront mises en place à partir de 2028 et qui seront renforcées jusqu'en 2035, de sorte que 75 % des ventes de VZE seraient atteintes cette année-là si elles étaient utilisées comme voie de conformité. Ces normes d'émission de gaz à effet de serre seront prolongées après 2035. Il est important de noter que ces chiffres s'appuient sur un exemple illustratif d'adoption des VZE permettant d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement, à savoir 75 % de ventes de VE d'ici 2035. Les réductions exactes des émissions attribuables aux normes futures en matière d'émissions de gaz à effet de serre seraient évaluées dans le cadre d'une analyse ultérieure, parallèlement à leur publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce scénario à titre d'exemple, on estime que l'atteinte d'un taux de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 pourrait permettre de préserver les réductions d'émissions de gaz à effet de serre d'environ 100 Mt. Selon la monétisation de tous les impacts de ce scénario, le coût net inférieur serait de 63,1 G\$, par rapport à la politique actuelle de la NDVE. D'autres mesures visant à favoriser l'adoption des VZE, telles que celles ayant pour objectif d'atteindre 90 % de ventes de VE d'ici 2040, devraient permettre de réduire encore davantage les réductions d'émissions non réalisées, ce qui se traduirait par un coût net encore plus faible.

Table 7: Summary of sensitivity analyses

Variable	Sensitivity analysis case	Total net benefit (cost), \$ billions
Central case	N/A	(90.3)
Higher ZEV cost differential	50% higher	(82.1)
Lower ZEV cost differential	50% lower	(98.6)

Tableau 7 : Résumé des analyses de sensibilité

Variable	Scénario de l'analyse de sensibilité	Avantage net total (coût), G\$
Scénario central	S.O.	(90,3)
Écart de coût plus élevé pour les VZE	50 % de plus	(82,1)
Écart de coût plus faibles pour les VZE	50 % de moins	(98,6)

Variable	Sensitivity analysis case	Total net benefit (cost), \$ billions
Higher home charger prices	50% higher	(69.7)
Lower home charger prices	50% lower	(110.9)
Higher liquid fuel prices	50% higher	(147.1)
Lower liquid fuel prices	50% lower	(33.6)
Higher electricity prices	50% higher	(60.5)
Lower electricity prices	50% lower	(120.2)
Higher discount rate (and associated SCC)	2.5%	(51.8)
Lower discount rate (and associated SCC)	1.5%	(160.8)
Combined scenario — worst-case	Lower ZEV costs, higher liquid fuel prices, lower electricity prices	(205.8)
Combined scenario — best-case	Higher ZEV costs, lower liquid fuel prices, higher electricity prices	25.1
Strategic firm behaviour	See text above	(77.0)
Future policy scenario	Include 75% by 2035 target	(63.1)

Variable	Scénario de l'analyse de sensibilité	Avantage net total (coût), G\$
Prix plus élevés des bornes de recharge à domicile	50 % de plus	(69,7)
Prix plus faibles des bornes de recharge à domicile	50 % de moins	(110,9)
Prix plus élevés des carburants liquides	50 % de plus	(147,1)
Prix plus faibles des carburants liquides	50 % de moins	(33,6)
Prix plus élevés de l'électricité	50 % de plus	(60,5)
Prix plus faibles de l'électricité	50 % de moins	(120,2)
Taux d'actualisation plus élevé (et CSC associé)	2,5 %	(51,8)
Taux d'actualisation plus faible (et CSC associé)	1,5 %	(160,8)
Scénario combiné — pire scénario	Coût plus faible des VZE, prix plus élevés des carburants liquides, prix plus faibles de l'électricité	(205,8)
Scénario combiné — meilleur scénario	Coût plus élevé des VZE, prix plus faibles des carburants liquides, prix plus élevés de l'électricité	25.1
Comportement stratégique des entreprises	Voir le texte ci-dessus	(77.0)
Scénario politique futur	Inclure une cible de 75 % d'ici 2035	(63,1)

Analytical limitations

The baseline scenario assumes that all manufacturers and importers would have fully complied with EVAS through the deployment of ZEVs; however, given current market uncertainties for the auto sector, using only ZEVs to comply could be challenging for some firms. Additionally, if the cost of compliance in the baseline was higher than estimated in the CBA either due to higher ZEV costs, or because traded units are more expensive than estimated incremental costs of ZEVs, cost savings could be higher than estimated in the analysis above. These dynamics could result in a lower net-cost than estimated in the analysis above. Some of these potential cost impacts are discussed in the “Distributional analysis” section below.

Limites analytiques

Le scénario de référence suppose que tous les fabricants et importateurs se seraient pleinement conformés à la NDVE en déployant des VZE. Toutefois, compte tenu des incertitudes qui pèsent actuellement sur le secteur automobile, il pourrait être difficile pour certaines entreprises d'utiliser uniquement des VZE pour se conformer. De plus, si le coût de conformité dans le scénario de référence était plus élevé que celui estimé dans l'ACA, soit en raison des coûts plus élevés des VZE, soit parce que le coût des unités échangées est plus élevé que les coûts différentiels estimés des VZE, les économies de coûts pourraient être plus importantes que celles estimées dans l'analyse ci-dessus. Cette dynamique pourrait entraîner un coût net inférieur

Cost estimates for ZEVs used in this analysis were from a 2022 report. While they were inflated to 2024 dollars, the cost estimates may be an underestimate of current prices due to variability in the ZEV market since the report was published. The sensitivity analyses conducted above on cost of ZEVs attempt to demonstrate the potential variability in this cost.

At the same time, this analysis does not use a life cycle model that could take into account other impacts of the proposed Amendments, particularly in terms of changes in upstream GHG emissions from decreased electricity generation and increased fossil fuel production. Nor does the analysis consider the costs that may be associated with changes in the mining of minerals for battery production and the end-of-life disposal of vehicles and their parts.

Emissions projections are subject to uncertainty and are most appropriately viewed as a range of plausible outcomes. Many of the events that shape emissions and energy markets cannot be anticipated. In addition, future developments in technologies, demographics and resources cannot be foreseen with certainty. The projection scenarios are derived from a series of plausible assumptions regarding, among others, population and economic growth, prices, demand and supply of energy, and the evolution of energy efficiency technologies.

Distributional analysis

The proposed Amendments are expected to ease the burden on industry as they navigate market uncertainties, such as tariffs. These impacts are explored in the “Competitiveness analysis” subsection below. Furthermore, the proposed Amendments could have disproportionate impacts on various subpopulations within Canada, as the costs and benefits are not expected to be evenly distributed. The forgone benefits associated with GHG emissions are global in nature, while the impacts on air pollution are experienced differently across Canada. The CBA estimates the incremental impact of a reduction in ZEV ownership, relative to EVAS. As these impacts are not distributed evenly in society, they are further discussed below in the “Gender-based analysis plus” subsection below.

Competitiveness impacts

The Canadian automotive sector is a major economic driver, contributing approximately \$16.8 billion to national

à celui estimé dans l’analyse ci-dessus. Certaines de ces répercussions potentielles sur les coûts sont examinées dans la section « Analyse de répartition » ci-dessous.

Les estimations de coûts pour les VZE utilisées dans cette analyse provenaient d’un rapport de 2022. Bien qu’elles aient été actualisées en dollars de 2024, il pourrait s’agir d’une sous-estimation des prix actuels en raison de la variabilité du marché des VZE depuis la publication du rapport. Les analyses de sensibilité menées ci-dessus sur le coût des VZE tentent de démontrer la variabilité potentielle de ce coût.

Cela dit, cette analyse n’utilise pas de modèle de cycle de vie qui pourrait tenir compte d’autres répercussions des modifications proposées, en particulier en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre en amont découlant de la diminution de la production d’électricité et de l’augmentation de la production de carburants fossiles. L’analyse ne tient pas compte non plus des coûts qui peuvent être associés aux changements dans l’extraction de minéraux pour la production de batteries et à l’élimination en fin de vie des véhicules et de leurs pièces.

Les projections d’émissions sont sujettes à l’incertitude et sont considérées comme un éventail de résultats plausibles. De nombreux événements qui façonnent les émissions et les marchés de l’énergie sont impossibles à prévoir. De plus, il est impossible de prévoir avec certitude l’évolution future des technologies, de la démographie et des ressources. Les scénarios de projection reposent sur une série d’hypothèses plausibles concernant, entre autres, les croissances démographique et économique, les prix, la demande et l’offre d’énergie, ainsi que l’évolution des technologies d’efficacité énergétique.

Analyse de répartition

Les modifications proposées devraient alléger le fardeau imposé à l’industrie, qui doit composer avec les incertitudes du marché, telles que les droits de douane. Ces répercussions sont examinées dans la sous-section « Répercussions sur la compétitivité ». De plus, les modifications proposées pourraient avoir des effets disproportionnés sur diverses sous-populations au Canada, car les coûts et les avantages ne devraient pas être répartis uniformément. Les avantages non réalisés associés aux émissions de gaz à effet de serre sont de nature mondiale, tandis que les effets sur la pollution atmosphérique sont ressentis différemment à l’échelle du Canada. L’ACA estime les effets différentiels d’une réduction du nombre de VZE par rapport à la NDVE. Comme ces effets ne sont pas répartis uniformément dans la société, ils sont examinés plus en détail dans la sous-section « Analyse comparative entre les sexes plus » ci-dessous.

Répercussions sur la compétitivité

Le secteur automobile canadien est un moteur économique important qui a contribué au PIB national à hauteur

GDP in 2024.²⁴ As one of the country's largest manufacturing industries, it directly employs over 125 000 people and supports roughly 500 000 jobs total (including parts suppliers and dealership networks). The Canadian automotive sector has faced several major historical economic shocks. Between 2007 and 2009, the industry lost 43 500 jobs, a 28.5% decline in the workforce due to the impact of the global financial crisis.²⁵ Maintaining EVAS requirements, when the capacity of the Canadian auto sector to adjust is compromised by the economic challenges it now faces, could negatively impact the sector, resulting in contractions in sectoral GDP and employment.

Approximately two million new vehicles are sold in Canada each year — roughly 12% are manufactured domestically, while the remainder are imported.²⁶ Around half of these imports originate from the United States, which has historically been Canada's primary trading partner. The U.S. *Inflation Reduction Act* resulted in significant investment in the U.S. auto manufacturing sector and it was estimated that by 2027, the United States would be capable of producing approximately 5.8 million new EVs.²⁷ Following legislative shifts in late 2025, U.S. EV production capacity is now projected to reach 4.7 million units by 2028, while U.S. EV sales are estimated to be 3.2 million in 2030.^{28,29} While these estimates suggest there would be a sufficient supply of EVs for sale in Canada to meet EVAS targets, trade uncertainty has created risks for the Canadian auto sector.

Under EVAS, approximately 1.2 million ZEVs would be required to be offered for sale in Canada in 2030, which would represent a minimum estimated demand of 4.4 million EVs between Canada and the United States in that year. As EVAS would have become more stringent, Canada's demand for ZEVs would have increased and production in both Canada and the United States might not

d'environ 16,8 G\$ en 2024²⁴. Il s'agit de l'une des plus grandes industries manufacturières du pays, qui emploie directement plus de 125 000 personnes et soutient environ 500 000 emplois au total (y compris les fournisseurs de pièces et les réseaux de concessionnaires). Le secteur automobile canadien a été confronté à plusieurs chocs économiques historiques importants. Entre 2007 et 2009, l'industrie a perdu 43 500 emplois, soit une diminution de 28,5 % de la main-d'œuvre en raison des répercussions de la crise financière mondiale²⁵. Le maintien des exigences de la NDVE, alors que la capacité d'adaptation du secteur automobile canadien est compromise par les défis économiques auxquels il fait face actuellement, pourrait avoir un impact négatif sur le secteur, entraînant une contraction du PIB sectoriel et de l'emploi.

Environ deux millions de véhicules neufs sont vendus au Canada chaque année, dont environ 12 % sont fabriqués au pays, tandis que le reste est importé²⁶. Environ la moitié de ces importations proviennent des États-Unis, qui ont toujours été le principal partenaire commercial du Canada. La loi américaine sur la réduction de l'inflation a entraîné des investissements importants dans le secteur de la fabrication automobile aux États-Unis, et il a été estimé que, d'ici 2027, les États-Unis seraient en mesure de produire environ 5,8 millions de VE neufs²⁷. À la suite des changements législatifs survenus à la fin de 2025, la capacité de production de VE aux États-Unis devrait atteindre 4,7 millions d'unités d'ici 2028, tandis que les ventes estimées de VE aux États-Unis seraient de 3,2 millions d'unités en 2030^{28,29}. Bien que ces estimations suggèrent qu'il y aurait une offre suffisante de VE à vendre au Canada pour atteindre les objectifs de la NDVE, l'incertitude commerciale crée des risques pour le secteur automobile canadien.

Dans le cadre de la NDVE, environ 1,2 million de VZE devraient être mis en vente au Canada en 2030, ce qui représenterait une demande minimale estimée à 4,4 millions de VE au Canada et aux États-Unis cette année-là. Comme la NDVE serait plus stricte, la demande en VZE au Canada aurait augmenté, et la production tant au Canada qu'aux États-Unis pourrait ne pas avoir été suffisante pour

²⁴ Statistics Canada. [Table 36-10-0434-03: Gross domestic product \(GDP\) at basic prices, by industry, annual average \(x 1,000,000\)](#)

²⁵ [Recent Trends in Canadian Automotive Industries](#).

²⁶ Trillium Network for Advanced Manufacturing. [Canadian Automotive Trade, Production, and Sales, 2014-2023](#). 2025.

²⁷ Environmental Defense Fund. [U.S. Electric Vehicle Manufacturing Investments, Jobs Continue to Grow](#). August 20, 2024.

²⁸ Estimated using IEA 2030 sales projections for the United States and total historical vehicle sales from the U.S. Bureau of Economic Analysis. Sources: IEA, [Global EV Outlook 2025](#); U.S. Bureau of Economic Analysis, [Total Vehicle Sales \[TOTALSA\]](#), retrieved from FRED, Federal Reserve Bank of St. Louis; April 15, 2026.

²⁹ Environmental Defense Fund. 2025. [Production Underway at Dozens of U.S. Electric Vehicle Manufacturing Sites After Historic Levels of Investment](#).

²⁴ Statistique Canada. [Tableau 36-10-0434-03 : Produit intérieur brut \(PIB\) aux prix de base, par industries, moyenne annuelle \(x 1 000 000\)](#).

²⁵ [Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes](#).

²⁶ Trillium Network for Advanced Manufacturing. [Canadian Automotive Trade, Production, and Sales, 2014-2023](#). 2025.

²⁷ Environmental Defense Fund. [U.S. Electric Vehicle Manufacturing Investments, Jobs Continue to Grow](#). 20 août 2024.

²⁸ Estimation établie à partir des prévisions de ventes de l'IEA pour 2030 aux États-Unis et des ventes historiques totales de véhicules de l'U.S. Bureau of Economic Analysis. Sources : IEA, [Global EV Outlook 2025](#); U.S. Bureau of Economic Analysis, [Total Vehicle Sales \[TOTALSA\]](#), extrait de FRED, Federal Reserve Bank of St. Louis; 15 avril 2026.

²⁹ Environmental Defense Fund. 2025. [Production Underway at Dozens of U.S. Electric Vehicle Manufacturing Sites After Historic Levels of Investment](#).

have been sufficient to meet the total demand in North America. This might have led to importers having to rely more heavily on ZEVs originating from other jurisdictions or having to comply through other means (e.g. curtailing sales or buying a greater volume of more costly compliance units). Since EVAS obligations must be met by individual manufacturers and importers, there would likely be different impacts at the firm-level, where some firms may incur much higher costs to comply than others. The proposed Amendments seek to avoid these unintended economic consequences.

The preceding analysis of the CBA assumes that EVAS requirements in the baseline scenario would be met entirely through ZEV deployment. Under the Regulations, however, manufacturers and importers can also comply by earning units through investing in charging infrastructure, purchasing units from other manufacturers, using banked units from previous years, or carrying a deficit to be offset in future years. The pressures facing the sector make it more challenging to comply with EVAS via ZEV deployment alone and more likely that some firms would need to meet compliance obligations by investing in ZEV infrastructure (limited to satisfying up to 10% of compliance obligations in each model year between 2026 and 2030), lowering ZEV prices, or forgoing sales. This could impose significant financial burden on the sector that is already facing considerable challenges without necessarily generating direct GHG reductions.

As well, each OEM would face unique challenges in adjusting their fleet mix to meet the EVAS requirements, and this could create disproportionate economic costs. These disproportionate costs could impact profit margins, which, in turn, could impact employment in the Canadian auto sector. The proposed Amendments would alleviate some of this economic burden on industry, and thus avoid negative impacts of potential job losses attributable to EVAS.

Gender-based analysis plus

Affordability

It is expected that the proposed Amendments would ease near-term cost and supply pressures in the vehicle market, which could benefit consumers facing affordability constraints. As discussed above, non-ZEVs are generally less expensive than their ZEV equivalents. In the CBA, the

répondre à la demande totale en Amérique du Nord. Cela pourrait mener les importateurs à dépendre davantage des VZE provenant d'autres pays ou à devoir se conformer par d'autres moyens (par exemple réduction des ventes ou achat d'un plus grand volume d'unités de conformité plus coûteuses). Enfin, depuis que les obligations de la NDVE doivent être respectées par les fabricants et les importateurs individuels, il y aurait probablement des effets différents au niveau des entreprises, certaines d'entre elles devant peut-être assumer des coûts beaucoup plus élevés pour se conformer que d'autres. Les modifications proposées visent à éviter ces conséquences économiques imprévues.

L'analyse précédente de l'ACA suppose que les exigences de la NDVE dans le scénario de référence seraient entièrement satisfaites par le déploiement de VZE. Toutefois, selon le Règlement, les fabricants et les importateurs peuvent également gagner des unités pour se conformer en investissant dans l'infrastructure de recharge, en achetant des unités d'autres fabricants, en utilisant des unités mises en banque les années précédentes ou en reportant un déficit à compenser au cours des années suivantes. Les pressions auxquelles le secteur est confronté font qu'il est plus difficile pour les entreprises de se conformer à la NDVE par le seul déploiement de VZE et qu'il est plus probable que certaines entreprises devront respecter leurs obligations en matière de conformité en investissant dans l'infrastructure de VZE (investissement limité à la satisfaction d'un maximum de 10 % des obligations de conformité pour chaque année-modèle comprise entre 2026 et 2030), en abaissant les prix des VZE ou en renonçant aux ventes. Ces difficultés pourraient imposer un fardeau financier important au secteur, qui fait déjà face à des défis considérables sans nécessairement générer des réductions directes de gaz à effet de serre.

De plus, chaque FEO serait confronté à des défis uniques pour adapter la composition de son parc de véhicules afin de répondre aux exigences de la NDVE, ce qui pourrait engendrer des coûts économiques disproportionnés. Ces coûts disproportionnés pourraient avoir une incidence sur les marges bénéficiaires, ce qui pourrait avoir des répercussions sur l'emploi dans le secteur canadien de l'automobile. Les modifications proposées allégeraient une partie de ce fardeau économique pour l'industrie et éviteraient ainsi les répercussions négatives des pertes d'emplois potentielles attribuables à la NDVE.

Analyse comparative entre les sexes plus

Abordabilité

Les modifications proposées devraient atténuer les pressions à court terme sur les coûts et l'offre dans le marché des véhicules, ce qui pourrait profiter aux consommateurs confrontés à des contraintes d'abordabilité. Comme il est indiqué ci-dessus, les véhicules conventionnels sont

incremental price for both BEVs and PHEVs is expected to fall over time, with BEV cars estimated to reach price parity with non-ZEVs in the early 2030s, while BEV pickup trucks and sport utility vehicles, as well as PHEVs, are not expected to reach price parity before 2035. Allowing more affordable vehicles to continue to be sold would alleviate affordability concerns with the upfront cost of ZEVs. Purchasers of ZEVs are expected to realize ongoing operational savings compared to owners of similar non-ZEVs. These include energy and maintenance savings for the duration of ZEV ownership. These lifetime savings are generally expected to offset the initial price difference to purchase a ZEV versus a non-ZEV. Therefore, although vehicle buyers may avoid higher upfront costs associated with buying a ZEV under the proposed Amendments, they would also not realize the potential energy and maintenance savings associated with ZEV ownership.

Other considerations

Since the proposed Amendments are estimated to result in lower ZEV uptake, improvements in air quality are expected to occur more gradually and be lower overall. As a result, some populations, such as children, seniors, and individuals with pre-existing health conditions, who are more vulnerable to air pollution may continue to face adverse health impacts. Those who live near high-traffic areas, as well as lower-income households and renters, may also continue to bear health burdens associated with vehicle emissions.

In addition, repealing EVAS may help alleviate near-term cost pressures for automakers, supporting stability across the automotive sector. By providing relief in a time of economic uncertainty to the industry, the proposed Amendments may also contribute to improved worker well-being. Providing stability to the industry is expected to support automotive workers and may reduce financial stress, which can have negative effects on mental health outcomes.

Rural, remote, and northern communities may experience fewer immediate impacts from the proposed Amendments due to existing infrastructure constraints but could face longer-term delays in access to cleaner vehicle options.

généralement moins chers que leurs équivalents VZE. Dans l'ACA, le prix différentiel des VEB et des VEHR devrait diminuer au fil du temps. Les voitures VEB devraient atteindre la parité de prix avec les véhicules conventionnels au début des années 2030, tandis que les camionnettes et les véhicules utilitaires sport à batterie ainsi que les VEHR ne devraient pas atteindre la parité de prix avant 2035. Le fait de permettre à des véhicules plus abordables de continuer à être vendus atténuerait les problèmes d'abordabilité liés au coût initial des VZE. Les propriétaires de VZE devraient réaliser des économies opérationnelles continues par rapport aux propriétaires des véhicules conventionnels semblables. Ceux-ci incluent des économies d'énergie et d'entretien pendant toute la durée de possession d'un VZE. Ces économies à vie compensent la différence de prix initiale entre l'achat d'un VZE et l'achat d'un véhicule conventionnel. Ainsi, bien que les acheteurs de véhicules puissent éviter les coûts initiaux plus élevés associés à l'achat d'un VZE dans le cadre des modifications proposées, ils ne réaliseraient pas non plus les économies potentielles d'énergie et d'entretien associées à la possession d'un VZE.

Autres considérations

Étant donné que l'on estime que les modifications proposées entraîneront une diminution de l'adoption des VZE, les améliorations de la qualité de l'air devraient être plus progressives et moins importantes dans l'ensemble. Par conséquent, certaines populations, comme les enfants, les personnes âgées et les personnes ayant des problèmes de santé préexistants, qui sont plus vulnérables à la pollution atmosphérique, pourraient continuer de subir des effets néfastes sur la santé. Les personnes qui vivent à proximité de zones à forte circulation ainsi que les ménages et les locataires à faible revenu pourraient également continuer à subir les conséquences sanitaires liées aux émissions des véhicules.

En outre, l'abrogation de la NDVE pourrait contribuer à atténuer les pressions sur les coûts à court terme pour les fabricants automobiles, ce qui favoriserait la stabilité dans l'ensemble du secteur automobile. En offrant un allègement à l'industrie en période d'incertitude économique, les modifications proposées peuvent également contribuer à améliorer le bien-être des travailleurs. La stabilité de l'industrie devrait soutenir les travailleurs du secteur automobile et réduire le stress financier, qui peut avoir des effets négatifs sur la santé mentale.

Les collectivités rurales, éloignées et nordiques pourraient subir moins de répercussions immédiates découlant des modifications proposées en raison des contraintes actuelles en matière d'infrastructure, mais elles pourraient être confrontées à des retards à plus long terme dans l'accès à des options de véhicules plus propres.

Overall, although the proposed Amendments may provide short-term flexibility for industry and vehicle consumers, they could result in uneven outcomes across income, age, and regional groups.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Amendments would not impact Canadian small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, since there is an incremental decrease in administrative burden on business, and the proposed Amendments are considered an “out” under the rule, further supporting the Government’s Red Tape Reduction commitments. No regulatory titles are repealed or introduced.

Under the proposed Amendments, manufacturers and importers of new LDVs would no longer be subject to requirements to report annual proportions of vehicles offered for sale that must be ZEVs. The 2023 amendments identified 33 businesses carrying costs for the reporting requirements. While recent reporting shows 30 manufacturers and importers are reporting under the Regulations, the original figure of 33 is maintained in the one-for-one rule calculation of the burden “OUT” attributable to the proposed Amendments, as it reflects the administrative burden that was counted “IN” when the EVAS amendments were registered. Thus, 33 manufacturers and importers of LDVs are estimated here to have administrative cost savings associated with no longer being required to report on compliance associated with the ZEV sales targets. All avoided activities were assumed to be performed at a cost of labour of approximately \$34/hour. Each stakeholder is assumed to avoid, on average, 80 hours annually compiling records and reporting administrative obligations, and 28 additional hours annually for administrative tasks related to unit trading, the charging station program and ongoing learning.

The net annualized avoided costs are estimated to be \$44,750, or \$1,350 per business.³⁰

³⁰ The non-rounded decrease in annualized administrative costs for manufacturers and importers is estimated to be \$44,765, or \$1,356.52 per regulated party in 2012 dollars over a 10-year period (2026 to 2035) using a 7% discount rate.

Dans l’ensemble, bien que les modifications proposées puissent apporter une flexibilité à court terme à l’industrie et aux consommateurs de véhicules, elles pourraient donner lieu à des résultats inégaux entre les groupes de revenu, d’âge et de régions.

Lentille des petites entreprises

L’analyse effectuée selon la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées n’auraient aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique, puisqu’il y a une diminution progressive du fardeau administratif pour les entreprises et les modifications sont considérées comme un retrait selon cette règle, ce qui va dans le sens des engagements pris par le gouvernement en matière de réduction du fardeau administratif. Aucun titre de règlement n’est abrogé ou ajouté.

Selon les modifications proposées, les fabricants et les importateurs de véhicules légers neufs ne seraient plus tenus de déclarer la proportion annuelle de véhicules offerts à la vente qui doivent être des VZE. Les modifications de 2023 ont permis de recenser 33 entreprises devant supporter des coûts liés aux obligations de déclaration. Bien que les données récentes indiquent que 30 fabricants et importateurs effectuent des déclarations conformément au Règlement, le chiffre total de 33 est conservé dans le calcul selon la règle du « un pour un » pour ce qui est de la réduction du fardeau attribuable aux modifications proposées, car il reflète la charge administrative qui avait été prise en compte lors de la modification de la NDVE. Ainsi, on présume que 33 fabricants et importateurs de véhicules légers réaliseront des économies en matière de coûts administratifs parce qu’ils ne seront plus tenus de produire des rapports sur le respect des cibles de vente de VZE. On a supposé que toutes les activités évitées étaient réalisées à un coût de main-d’œuvre d’environ 34 \$/heure. On suppose que chaque partie intéressée évitera en moyenne 80 heures par année de compilation de dossiers et de production de rapports sur les obligations administratives, de même que 28 heures par année de tâches administratives liées à l’échange d’unités, au programme de bornes de recharge et à la formation continue.

Les coûts nets annualisés évités sont estimés à 44 750 \$, ou 1 350 \$ par entreprise³⁰.

³⁰ La diminution non arrondie des coûts administratifs annualisés pour les fabricants et les importateurs est estimée à 44 765 \$, soit 1 356,52 \$ par entité réglementée en dollars de 2012 sur une période de 10 ans (2026 à 2035) en utilisant un taux d’actualisation de 7 %.

Regulatory cooperation and alignment

Amending the Regulations to provide increased flexibility to industry is in line with similar actions from [British Columbia](#) and [Quebec](#), who announced reviews of their respective ZEV sales mandates in light of the challenges facing the automotive sector. In April 2026, British Columbia announced its intention to revise its 2035 goal for ZEV sales from 100% to 75% to align it with the federal government's new ZEV goal, while maintaining incentives for public charging infrastructure.³¹ In June 2026, Quebec also proposed to lower its ZEV requirement for 2035 from 100% to 80%, thus no longer introducing a full ban on new internal combustion vehicle sales in 2035.³²

The U.S. EPA finalized the repeal of their GHG regulations for vehicles and engines through their final rule: [Rescission of the Greenhouse Gas Endangerment Finding and Motor Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards Under the Clean Air Act](#). While Canada and the U.S. share a history of an aligned approach to regulating GHG emissions from on-road vehicles, Canada plans to maintain and strengthen its GHG emission regulations for light-duty vehicles. Canada-unique GHG emission standards would continue to support the trajectory of achieving Canada's environmental objectives. Additional amendments would need to be made in a subsequent regulatory proposal to redesign the compliance framework for Canada in the absence of the U.S. EPA GHG emission program and related certification requirements.

Furthermore, while the regulatory structure is different, Canada's proposal to provide increased flexibility to industry is in line with recent announcements in the European Union (EU). In December 2025, the EU published a proposal to ease interim ZEV requirements and expand compliance flexibilities for manufacturers,³³ after announcing in 2023 that all new vehicles would need to be zero emission by 2035.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La modification du Règlement afin d'offrir une plus grande souplesse à l'industrie est conforme à des mesures semblables prises par la [Colombie-Britannique](#) et le [Québec](#), qui ont annoncé des examens de leurs mandats respectifs de vente de VZE à la lumière des défis auxquels fait face le secteur automobile. En avril 2026, la Colombie-Britannique a annoncé son intention de réviser son objectif pour 2035, le faisant passer de 100 % à 75 %, afin de l'aligner sur les nouveaux objectifs du gouvernement fédéral en matière de VZE, tout en maintenant des incitatifs pour l'infrastructure de recharge publique³¹. En juin 2026, le Québec a également proposé d'abaisser son exigence relative aux VZE pour 2035, la faisant passer de 100 % à 80 %. Par conséquent, il n'imposera plus une interdiction totale des ventes de véhicules à combustion interne neufs en 2035³².

L'EPA des États-Unis a finalisé l'abrogation de sa réglementation sur les gaz à effet de serre pour les véhicules et les moteurs dans son règlement final : « [Rescission of the Greenhouse Gas Endangerment Finding and Motor Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards Under the Clean Air Act](#) ». Bien que le Canada et les États-Unis aient toujours adopté une approche commune en matière de réglementation des émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers, le Canada prévoit de maintenir et de renforcer son règlement sur les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers. Des normes d'émissions de gaz à effet de serre propres au Canada continueraient d'appuyer sa trajectoire vers l'atteinte de ses objectifs environnementaux. D'autres modifications devront être apportées dans un projet de règlement ultérieur afin de redéfinir le cadre de conformité pour le Canada en l'absence du programme d'émissions de gaz à effet de serre de l'EPA des États-Unis et des exigences de certification connexes.

En outre, bien que la structure réglementaire soit différente, la proposition du Canada visant à offrir une plus grande flexibilité à l'industrie est conforme aux annonces récentes dans l'Union européenne (UE). En décembre 2025, l'UE a publié une proposition visant à assouplir les exigences provisoires relatives aux VZE et à accorder davantage de souplesse aux fabricants en matière de conformité³³, après avoir annoncé en 2023 que tous les véhicules neufs devraient être zéro émission d'ici 2035.

³¹ Updating zero-emission vehicle targets, expanding charging network

³² Administrative version of the proposed *Regulation to amend the Regulation respecting the application of the Act to increase the number of zero-emission motor vehicles in Québec in order to reduce greenhouse gas and other pollutant emissions*

³³ Automotive package — Mobility and Transport — European Commission

³¹ Updating zero-emission vehicle targets, expanding charging network

³² Version administrative du projet de *Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*

³³ Paquet automobile — Mobilité et transports — Commission européenne

International obligations

As stated in the Climate Competitiveness Strategy in [Budget 2025](#): the Government of Canada is committed to reducing GHG emissions and lowering carbon intensity in order to support international competitiveness and meet the growing demand from global markets for products with low associated greenhouse gas emissions.

Consistent with Canada's obligation under the World Trade Organization Technical Barriers to Trade Agreement to provide notification of the publication of proposed technical regulations, the proposed Amendments are being published with a comment period of 75 days.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, a comprehensive strategic environmental and economic assessment (SEEA) has been conducted. The SEEA concluded that the proposed Amendments would have a significant effect on the environment and human health, as they would result in forgone GHG and air pollutant emission reductions (see "Costs and Benefits" section above). This assessment does not account for the intent to further strengthen GHG standards to put Canada on a path to achieve a goal of 75% of EV sales by 2035 and 90% by 2040, as announced by the Government. The proposed Amendments are the first step in the Government's announced strategy that intends to drive GHG emission reductions in a technology-neutral manner, while providing flexibility to the Canadian automotive industry in a time of significant economic uncertainty. The proposed amendments to repeal EVAS are projected to have a negative effect on the [2022–2026 Federal Sustainable Development Strategy \(FSDS\)](#) Goal 13, which is to take action on climate change and its impacts, by increasing emissions; however, the introduction of future more stringent GHG standards could help to mitigate this effect.

Right to a healthy environment

In the administration of CEPA, the Government of Canada has a duty to protect the right to a healthy environment, as provided for under CEPA, subject to reasonable limits. An [implementation framework](#) (the Framework) sets out considerations to protect the right and uphold the principles described in the Framework.

Obligations internationales

Comme l'indique la Stratégie de compétitivité climatique du Canada dans le [budget de 2025](#), le gouvernement du Canada s'engage à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à diminuer l'intensité en carbone afin d'appuyer la compétitivité internationale et de répondre à la demande croissante des marchés mondiaux pour des produits assortis de faibles émissions de gaz à effet de serre.

Conformément à l'obligation du Canada en vertu de l'accord de l'Organisation mondiale du commerce sur les obstacles techniques au commerce de donner avis de la publication des règlements techniques proposés, les modifications proposées sont publiées aux fins de consultation pour une période de 75 jours.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, une évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) complète a été réalisée. L'EESE a conclu que les modifications proposées auraient un effet important sur l'environnement et la santé humaine, car elles entraîneraient un manque à gagner en termes de réductions des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (voir la section « Énoncé des coûts et avantages » ci-dessus). Cette évaluation ne tient pas compte de l'intention de renforcer davantage les normes de gaz à effet de serre afin de mettre le Canada sur la voie de l'atteinte d'un objectif de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040, comme l'a annoncé le gouvernement. Les modifications proposées constituent la première étape de la stratégie annoncée par le gouvernement qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une manière neutre sur le plan technologique, tout en offrant une certaine souplesse à l'industrie automobile canadienne en cette période d'incertitude économique importante. Les modifications proposées visant à abroger la NDVE devraient avoir un effet négatif sur la [Stratégie fédérale de développement durable \(SFDD\) 2022-2026](#), plus précisément l'objectif 13 : Prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts, puisque les modifications entraîneraient une augmentation des émissions; cependant, l'introduction future de normes plus strictes en matière de gaz à effet de serre pourrait contribuer à atténuer cet effet.

Droit à un environnement sain

Dans le cadre de l'application de la LCPE, le gouvernement du Canada a le devoir de protéger le droit à un environnement sain, comme le prévoit la LCPE, sous réserve de limites raisonnables. Un [cadre de mise en œuvre](#) (le « Cadre ») énonce des considérations visant à protéger ce droit et à faire respecter les principes décrits dans le Cadre.

With respect to the principle of non-regression, the Department has assessed the potential for the proposed Amendments to lead to a decrease in the level of environmental or human health protection. While the proposed Amendments are expected to result in increased emissions relative to EVAS remaining in effect, they are an initial step in the Government's Automotive Strategy, which is expected to drive GHG emission reductions in a technology-neutral manner, while putting Canada on a path to achieve 75% EV sales in 2035, and 90% in 2040.

In developing the proposed Amendments, environmental, health and economic factors were considered (see the "Benefits and Costs" section). The Department considered environmental and human health objectives alongside significant economic pressures facing the automotive sector, including the impacts of U.S. tariffs on vehicles, steel, and aluminum, as well as the need to support domestic manufacturing competitiveness, investment in ZEV production, and market adoption. Economic and timing considerations were key factors informing the decision to repeal EVAS and were balanced with environmental and human health objectives to ensure that regulatory requirements remain feasible while driving ZEV adoption over time. While the proposed Amendments would result in reduced environmental benefits relative to EVAS remaining in effect, they are the first step in the Government's announced plan to transition to a technology-neutral approach that is expected to continue to contribute to GHG emissions reductions over time.

Other elements of the Framework were also considered. The Department has consulted with interested parties, including Indigenous communities (see the "Consultation" section), and has considered the impacts of the proposed Amendments on populations that may be disproportionately impacted (see the "Gender-based analysis plus" section).

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Amendments would come into force on the day on which they are registered. The Department will proactively communicate with known passenger automobile and light truck manufacturers and importers, as well as industry associations for these sectors, to ensure a

En ce qui concerne le principe de non-régression, le Ministère a évalué la possibilité que les modifications proposées entraînent une diminution du niveau de protection de l'environnement ou de la santé humaine. Bien que les modifications proposées devraient entraîner une augmentation des émissions par rapport au maintien en vigueur de la NVDE, elles constituent une première étape de la stratégie automobile du gouvernement, qui devrait entraîner des réductions d'émissions de gaz à effet de serre à l'aide d'une approche neutre sur le plan technologique, tout en mettant le Canada sur la voie d'un objectif de 75 % de ventes de VE en 2035, et de 90 % en 2040.

Lors de l'élaboration des modifications proposées, des facteurs environnementaux, sanitaires et économiques ont été pris en compte (voir la section « Avantages et coûts »). Le Ministère a tenu compte des objectifs en matière d'environnement et de santé humaine ainsi que des pressions économiques importantes auxquelles fait face le secteur automobile, y compris les répercussions des droits de douane imposés par les États-Unis sur les véhicules, l'acier et l'aluminium, ainsi que la nécessité de soutenir la compétitivité du secteur manufacturier canadien, l'investissement dans la production de VZE et l'adoption par le marché. Les considérations économiques et de temps ont été des facteurs déterminants dans la décision d'abroger la NDVE. Elles ont été mises en balance avec les objectifs en matière d'environnement et de santé humaine afin de garantir que les exigences réglementaires demeurent réalisables tout en favorisant l'adoption des VZE au fil du temps. Bien que les modifications proposées entraîneraient une réduction des avantages environnementaux par rapport à la NDVE demeurant en vigueur, elles constituent la première étape du plan annoncé par le gouvernement visant à adopter une approche neutre sur le plan technologique, qui devrait continuer de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre au fil du temps.

D'autres éléments du Cadre ont également été pris en compte. Le Ministère a consulté les parties intéressées, y compris les communautés autochtones (voir la section « Consultation »), et a examiné les répercussions des modifications proposées sur les populations qui pourraient être touchées de manière disproportionnée (voir la section « Analyse comparative entre les sexes plus »).

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées entreraient en vigueur le jour de leur enregistrement. Le Ministère communiquera de façon proactive avec les fabricants et les importateurs connus d'automobiles à passagers et de camions légers, ainsi qu'avec les associations automobiles de ces secteurs,

maximum number of stakeholders are aware of the publication of the proposed Amendments.

Compliance and enforcement

Members of the regulated community would be responsible for ensuring that they are in compliance with the proposed Amendments, and for producing and maintaining evidence of conformity. The Department would continue to bilaterally engage with regulated parties to ensure they understand their reporting obligations and provide guidance on the reporting procedures, and responses would be provided to inquiries from stakeholders. The Department would continue to review and respond to submissions of evidence of conformity in a timely manner.

Implementation and enforcement actions would continue to be undertaken by the Department in accordance with the Compliance and Enforcement Policy for CEPA (the Policy).³⁴ As the proposed Amendments would be made under CEPA, CEPA analysts and enforcement officers would apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

Contacts

Mark Cauchi
Director General
Energy and Transportation Directorate
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Executive Director
Economic Analysis Directorate
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ravd.darv@ec.gc.ca

afin de veiller à ce qu'un nombre maximal de parties prenantes soient au courant de la publication des modifications réglementaires.

Conformité et application

Les membres de la communauté réglementée seraient chargés de veiller à se conformer aux modifications proposées, ainsi que de produire et de tenir à jour des preuves de cette conformité. Le Ministère continuerait de collaborer bilatéralement avec les parties réglementées pour veiller à ce qu'elles comprennent leurs obligations en matière de déclaration et fournirait une orientation sur les procédures de déclaration, et des réponses seraient fournies aux demandes de renseignements des parties prenantes. Le Ministère continuerait d'examiner les preuves de conformité et à y répondre dans les délais impartis.

Le Ministère continuerait de prendre des mesures de mise en œuvre et d'application de la loi en accord avec la Politique d'observation et d'application de la LCPE (la « Politique »)³⁴. Étant donné que les modifications proposées relèveraient de la LCPE, les analystes de la LCPE et les agents d'application de la loi appliqueraient la Politique lorsqu'ils vérifieraient la conformité aux exigences réglementaires. La Politique établit l'éventail des interventions possibles en matière d'application de la loi en cas d'infractions présumées. Quand, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, un agent d'application de la loi découvre une infraction présumée, il déciderait de la mesure à prendre en se fondant sur la Politique.

Personnes-ressources

Mark Cauchi
Directeur général
Direction de l'énergie et des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0N3
Courriel : infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Directeur exécutif
Direction de l'analyse économique
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ravd.darv@ec.gc.ca

³⁴ Canadian Environmental Protection Act: compliance and enforcement policy

³⁴ Loi canadienne sur la protection de l'environnement : politique d'observation et d'application

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, under subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* under subsection 93(1)^c and sections 160^d, 162 and 326^e of that Act.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333^f of that Act and stating the reasons for the objection. Persons filing comments are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website. Persons filing comments by any other means, and persons filing a notice of objection, should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and send the comments or notice of objection to Stéphane Couroux, Executive Director, Transportation Division, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (email: infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo@ec.gc.ca).

Please note that as part of the publication process, all representations, including attachments, will be published on the *Canada Gazette* website, subject to its terms of use relating to the provision of comments.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request for confidentiality under section 313(1)^g of that Act. The request for confidentiality must be submitted with reasons as required by subsection 313(2)^h of that Act.

Ottawa, August 6, 2026

Janna Rinaldi
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 93(1)^c et des articles 160^d, 162 et 326^e de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333^f de cette loi. Ceux qui présentent des observations sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. Ceux qui présentent leurs observations par tout autre moyen, ainsi que ceux qui présentent un avis d'opposition, sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Stéphane Couroux, directeur exécutif, Division des transports, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo@ec.gc.ca).

Veuillez noter que toutes les observations, y compris les pièces jointes, seront publiées sur le site Web de la *Gazette du Canada* dans le cadre du processus de publication préalable, sous réserve des conditions d'utilisation de ce site relatives à la formulation de commentaires.

Quiconque fournit des renseignements à la ministre peut en même temps présenter, aux termes du paragraphe 313(1)^g de cette loi, une demande de confidentialité, qu'il motive conformément au paragraphe 313(2)^h de la même loi.

Ottawa, le 6 août 2026

La greffière adjointe du Conseil privé
Janna Rinaldi

^a S.C. 2023, c. 12, s. 55

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2023, c. 12, ss. 33(1) to (6)

^d S.C. 2011, c. 1, s. 5

^e S.C. 2023, c. 26, s. 620

^f S.C. 2023, c. 12, s. 56

^g S.C. 2023, c. 12, s. 50(1)

^h S.C. 2023, c. 12, s. 50(2)

^a L.C. 2023, ch. 12, art. 55

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2023, ch. 12, par. 33(1) à (6)

^d L.C. 2011, ch. 1, art. 5

^e L.C. 2023, ch. 26, art. 620

^f L.C. 2023, ch. 12, art. 56

^g L.C. 2023, ch. 12, par. 50(1)

^h L.C. 2023, ch. 12, par. 50(2)

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

Amendments

1 (1) The definition *zero-emission vehicle* in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*¹ is repealed.

(2) The definitions *CFR* and *work truck* in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

CFR means the *Code of Federal Regulations* of the United States as it read on June 18, 2024, unless otherwise provided in these Regulations. (*CFR*)

work truck means a vehicle that has a GVWR that is greater than 3 856 kg (8,500 pounds) and less than or equal to 6 350 kg (14,000 pounds) and does not include a *medium-duty passenger vehicle* as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. (*camion de travail*)

(3) The portion of the definition *automobile* in subsection 1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

automobile means any four-wheeled self-propelled vehicle that is designed for use on highways and that has a GVWR of less than 6 350 kg (14,000 pounds), except

(4) Paragraph (a) of the definition *electric vehicle* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(a) conforms to the emission standards of bin 0 set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

2 Section 2 of the Regulations is replaced by the following:

Purpose

2 The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing emission standards and test procedures.

3 Section 3 of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraphs (e) and (f).

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

Modifications

1 (1) La définition de *véhicule zéro émission*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*¹, est abrogée.

(2) Les définitions de *camion de travail* et *CFR*, au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

camion de travail Véhicule dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 livres), mais égal ou inférieur à 6 350 kg (14 000 livres), à l'exclusion de tout *véhicule moyen à passagers* au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. (*work truck*)

CFR Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version au 18 juin 2024, sauf disposition contraire du présent règlement. (*CFR*)

(3) Le passage de la définition de *automobile* précédant l'alinéa a), au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

automobile Véhicule autopropulsé à quatre roues, conçu pour être utilisé sur une voie publique et dont le PNBV est inférieur à 6 350 kg (14 000 livres), à l'exclusion de :

(4) L'alinéa a) de la définition de *véhicule électrique*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) est conforme aux normes d'émissions de la série 0 figurant à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;

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

Objet

2 Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers par l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai.

3 Les alinéas 3e) et f) du même règlement sont abrogés.

¹ SOR/2010-201

¹ DORS/2010-201

4 Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

Rounding — general

15 (1) The results of any of the calculations referred to in these Regulations, except for those referred to in subsections 17(4) and (5), section 18, subsections 18.1(1), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsection 18.4(1), must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Rounding — nearest tenth of a unit

(2) The results of any of the calculations referred to in subsections 17(4) and (5), section 18, subsections 18.1(1), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsection 18.4(1) must be rounded to the nearest tenth of a unit in accordance with section 6 of the method referred to in subsection (1).

5 (1) The description of A in subsection 17(3) of the Regulations is replaced by the following:

A is the CO₂ emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks, determined in accordance with subsection (4) or (5), as the case may be, and expressed in grams of CO₂ per mile;

(2) Subsections 17(4) to (8) of the Regulations are replaced by the following:

Target values — passenger automobiles of 2012 and subsequent model years

(4) For fleets of the 2012 model year and subsequent model years, the CO₂ emission target value applicable to a group of passenger automobiles of a given model year corresponds to the following:

(a) for each group of passenger automobiles with a footprint that is less than or equal to the low cutpoint, the CO₂ emission target value is as set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question;

(b) for each group of passenger automobiles with a footprint that is greater than the low cutpoint and less than or equal to the high cutpoint, the CO₂ emission target value is to be calculated using the formula set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question; and

(c) for each group of passenger automobiles with a footprint that is greater than the high cutpoint, the CO₂

4 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 paragraphes 17(4) et (5), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (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 E29-93a 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 paragraphes 17(4) et (5), à l'article 18, aux paragraphes 18.1(1), (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, conformément à l'article 6 de la méthode visée au paragraphe (1).

5 (1) L'élément A de la formule figurant au paragraphe 17(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

A représente la valeur cible d'émissions de CO₂ déterminée conformément aux paragraphes (4) ou (5), selon le cas, pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO₂ par mille;

(2) Les paragraphes 17(4) à (8) sont remplacés par ce qui suit :

Valeurs cibles — automobiles à passagers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures

(4) Pour les parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures, la valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée, correspond à ce qui suit :

a) pour chaque groupe d'automobiles à passagers dont l'empreinte est inférieure ou égale au point de rupture inférieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est celle qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause;

b) pour chaque groupe d'automobiles à passagers dont l'empreinte est supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est déterminée selon la formule qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause;

emission target value is as set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question.

c) pour chaque groupe d'automobiles à passagers dont l'empreinte est supérieure au point de rupture supérieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est celle qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause.

Table

Item	Model Year	Footprint Cutpoints (square feet)		CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)		
		Low Cutpoint	High Cutpoint	Less than or equal to the Low Cutpoint	Greater than the low cutpoint and less than or equal to the High Cutpoint	Greater than High Cutpoint
1	2012	41	56	244.0	$4.72 \times \text{footprint} + 50.5$	315.0
2	2013	41	56	237.0	$4.72 \times \text{footprint} + 43.3$	307.0
3	2014	41	56	228.0	$4.72 \times \text{footprint} + 34.8$	299.0
4	2015	41	56	217.0	$4.72 \times \text{footprint} + 23.4$	288.0
5	2016	41	56	206.0	$4.72 \times \text{footprint} + 12.7$	277.0
6	2017	41	56	195.0	$4.53 \times \text{footprint} + 8.9$	263.0
7	2018	41	56	185.0	$4.35 \times \text{footprint} + 6.5$	250.0
8	2019	41	56	175.0	$4.17 \times \text{footprint} + 4.2$	238.0
9	2020	41	56	166.0	$4.01 \times \text{footprint} + 1.9$	226.0
10	2021	41	56	161.8	$3.94 \times \text{footprint} + 0.2$	220.9
11	2022	41	56	159.0	$3.88 \times \text{footprint} - 0.1$	217.3
12	2023	41	56	145.6	$3.56 \times \text{footprint} - 0.4$	199.1
13	2024	41	56	138.6	$3.39 \times \text{footprint} - 0.4$	189.5
14	2025	41	56	130.5	$3.26 \times \text{footprint} - 3.2$	179.4
15	2026 and subsequent model years	41	56	114.3	$3.11 \times \text{footprint} - 13.1$	160.9

Tableau

Article	Année de modèle	Empreinte (pieds carrés)		Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)		
		Point de rupture inférieur	Point de rupture supérieur	Inférieure ou égale au point de rupture inférieur	Supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur	Supérieure au point de rupture supérieur
1	2012	41	56	244,0	$4,72 \times \text{empreinte} + 50,5$	315,0
2	2013	41	56	237,0	$4,72 \times \text{empreinte} + 43,3$	307,0
3	2014	41	56	228,0	$4,72 \times \text{empreinte} + 34,8$	299,0
4	2015	41	56	217,0	$4,72 \times \text{empreinte} + 23,4$	288,0
5	2016	41	56	206,0	$4,72 \times \text{empreinte} + 12,7$	277,0

Article	Année de modèle	Empreinte (pieds carrés)		Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)		
		Point de rupture inférieur	Point de rupture supérieur	Inférieure ou égale au point de rupture inférieur	Supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur	Supérieure au point de rupture supérieur
6	2017	41	56	195,0	$4,53 \times \text{empreinte} + 8,9$	263,0
7	2018	41	56	185,0	$4,35 \times \text{empreinte} + 6,5$	250,0
8	2019	41	56	175,0	$4,17 \times \text{empreinte} + 4,2$	238,0
9	2020	41	56	166,0	$4,01 \times \text{empreinte} + 1,9$	226,0
10	2021	41	56	161,8	$3,94 \times \text{empreinte} + 0,2$	220,9
11	2022	41	56	159,0	$3,88 \times \text{empreinte} - 0,1$	217,3
12	2023	41	56	145,6	$3,56 \times \text{empreinte} - 0,4$	199,1
13	2024	41	56	138,6	$3,39 \times \text{empreinte} - 0,4$	189,5
14	2025	41	56	130,5	$3,26 \times \text{empreinte} - 3,2$	179,4
15	2026 et années de modèle ultérieures	41	56	114,3	$3,11 \times \text{empreinte} - 13,1$	160,9

Target values — light trucks of 2012 and subsequent model years

(5) For fleets of the 2012 model year and subsequent model years, the CO₂ emission target value applicable to a group of light trucks of a given model year corresponds to the following:

- (a) for each group of light trucks with a footprint that is less than or equal to the low cutpoint, the CO₂ emission target value is as set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question;
- (b) for each group of light trucks with a footprint that is greater than the low cutpoint and less than or equal to the high cutpoint, the CO₂ emission target value is to be calculated using the formula set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question; and
- (c) for each group of light trucks with a footprint that is greater than the high cutpoint, the CO₂ emission target value is as set out in the applicable column in the table to this subsection for the model year in question.

Valeurs cibles — camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures

(5) Pour les parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures, la valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe de camions légers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

- a) pour chaque groupe de camions légers dont l'empreinte est inférieure ou égale au point de rupture inférieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est celle qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause;
- b) pour chaque groupe de camions légers dont l'empreinte est supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est déterminée selon la formule qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause;
- c) pour chaque groupe de camions légers dont l'empreinte est supérieure au point de rupture supérieur, la valeur cible des émissions de CO₂ est celle qui figure à la colonne correspondante dans le tableau du présent paragraphe pour l'année de modèle en cause.

Table

Item	Model Year	Footprint (square feet)		CO ₂ Emission Target Value (grams/mile)		
		Low Cutpoint	High Cutpoint	Less than or equal to the Low Cutpoint	Greater than the Low Cutpoint and less than or equal to the High Cutpoint	Greater than High Cutpoint
1	2012	41	66.0	294.0	$4.04 \times \text{footprint} + 128.6$	395.0
2	2013	41	66.0	284.0	$4.04 \times \text{footprint} + 118.7$	385.0
3	2014	41	66.0	275.0	$4.04 \times \text{footprint} + 109.4$	376.0
4	2015	41	66.0	261.0	$4.04 \times \text{footprint} + 95.1$	362.0
5	2016	41	66.0	247.0	$4.04 \times \text{footprint} + 81.1$	348.0
6	2017	41	50.7	238.0	$4.87 \times \text{footprint} + 38.3$	–
7	2017	50.7	66.0	–	$4.04 \times \text{footprint} + 80.5$	347.0
8	2018	41	60.2	227.0	$4.76 \times \text{footprint} + 31.6$	–
9	2018	60.2	66.0	–	$4.04 \times \text{footprint} + 75.0$	342.0
10	2019	41	66.4	220.0	$4.68 \times \text{footprint} + 27.7$	339.0
11	2020	41	68.3	212.0	$4.57 \times \text{footprint} + 24.6$	337.0
12	2021	41	68.3	206.5	$4.51 \times \text{footprint} + 21.5$	329.4
13	2022	41	68.3	203.0	$4.44 \times \text{footprint} + 20.6$	324.1
14	2023	41	74.0	181.1	$3.97 \times \text{footprint} + 18.4$	312.1
15	2024	41	74.0	172.1	$3.77 \times \text{footprint} + 17.4$	296.5
16	2025	41	74.0	159.3	$3.58 \times \text{footprint} + 12.5$	277.4
17	2026 and subsequent model years	41	74.0	141.8	$3.41 \times \text{footprint} + 1.9$	254.4

Tableau

Article	Année de modèle	Empreinte (pieds carrés)		Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)		
		Point de rupture inférieur	Point de rupture supérieur	Inférieure ou égale au point de rupture inférieur	Supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur	Supérieure au point de rupture supérieur
1	2012	41	66,0	294,0	$4,04 \times \text{empreinte} + 128,6$	395,0
2	2013	41	66,0	284,0	$4,04 \times \text{empreinte} + 118,7$	385,0
3	2014	41	66,0	275,0	$4,04 \times \text{empreinte} + 109,4$	376,0
4	2015	41	66,0	261,0	$4,04 \times \text{empreinte} + 95,1$	362,0
5	2016	41	66,0	247,0	$4,04 \times \text{empreinte} + 81,1$	348,0
6	2017	41	50,7	238,0	$4,87 \times \text{empreinte} + 38,3$	–
7	2017	50,7	66,0	–	$4,04 \times \text{empreinte} + 80,5$	347,0
8	2018	41	60,2	227,0	$4,76 \times \text{empreinte} + 31,6$	–

Article	Année de modèle	Empreinte (pieds carrés)		Valeur cible des émissions de CO ₂ (grammes/mille)		
		Point de rupture inférieur	Point de rupture supérieur	Inférieure ou égale au point de rupture inférieur	Supérieure au point de rupture inférieur et inférieure ou égale au point de rupture supérieur	Supérieure au point de rupture supérieur
9	2018	60,2	66,0	–	4,04 × empreinte + 75,0	342,0
10	2019	41	66,4	220,0	4,68 × empreinte + 27,7	339,0
11	2020	41	68,3	212,0	4,57 × empreinte + 24,6	337,0
12	2021	41	68,3	206,5	4,51 × empreinte + 21,5	329,4
13	2022	41	68,3	203,0	4,44 × empreinte + 20,6	324,1
14	2023	41	74,0	181,1	3,97 × empreinte + 18,4	312,1
15	2024	41	74,0	172,1	3,77 × empreinte + 17,4	296,5
16	2025	41	74,0	159,3	3,58 × empreinte + 12,5	277,4
17	2026 et années de modèle ultérieures	41	74,0	141,8	3,41 × empreinte + 1,9	254,4

6 (1) The portion of paragraph (b) of the description of A in subsection 18.1(2) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, the value determined in accordance with section 116(c) of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, subpart B, of the CFR for the model year in question and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, taking into account subsection 19(2) and the following clarifications:

(2) Paragraph 18.1(10)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of electric vehicles, section 113(n)(1) of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, subpart B, of the CFR as it read on February 28, 2022 — 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

(3) The portion of paragraph 18.1(10)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, subpart B, of the CFR as it read on February 28, 2022, taking into account the following clarifications:

6 (1) Le passage de l'alinéa b) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe 18.1(2) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables, la valeur déterminée conformément à l'article 116(c) de la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, 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 CO₂ par mille :

(2) L'alinéa 18.1(10)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) s'il s'agit d'un véhicule électrique, l'article 113(n)(1) de la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR dans sa version au 28 février 2022 — 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;

(3) Le passage de l'alinéa 18.1(10)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

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, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR dans sa version au 28 février 2022, eu égard aux précisions suivantes :

(4) Subparagraph 18.1(10)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(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, subchapter Q, part 600, subpart B, of the CFR as it read on February 28, 2022 — 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.

7 (1) The descriptions of A_R and B_R in subsection 18.4(1) of the Regulations are replaced by the following:

A_R is the allowance for full-size pick-up trucks that achieve a certain carbon-related exhaust emission value, namely,

(a) 10 grams of CO₂ 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(5), multiplied by 0.85 and greater than their applicable target value multiplied by 0.8, or

(b) 20 grams of CO₂ 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(5), multiplied by 0.8;

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(5), multiplied by 0.8, as the case may be; and

(2) Subsection 18.4(2) of the Regulations is replaced by the following:

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, subpart S, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of A_H may be calculated only

(4) Le sous-alinéa 18.1(10)b(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(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, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR dans sa version au 28 février 2022 — abstraction faite du nombre maximal visé à l'élément « CREE » —, sauf que l'élément « AVGUSUP » est égal à 0,210.

7 (1) Les éléments A_R et B_R de la formule figurant au paragraphe 18.4(1) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

A_R 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 CO₂ 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(5), multipliée par 0,85 et est supérieure à cette valeur cible multipliée par 0,8;

b) 20 grammes de CO₂ 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(5), multipliée par 0,8;

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(5), multipliée par 0,8, selon le cas;

(2) Le paragraphe 18.4(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Paramètres de l'allocation — technologies électriques hybrides

(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 de cette année de modèle qui sont dotées de ces technologies est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour cette année de modèle à l'article 1870(a)(1) ou (2), selon la technologie dont il s'agit, de la sous-partie S 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

for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021 model years. The allowance referred to in paragraph (b) of the description of A_H may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

(3) Subsection 18.4(3) of the Regulations is replaced by the following:

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, subpart S, 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. The allowance referred to in paragraph (b) of the description of A_R may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

8 The headings before section 30.1 and sections 30.1 to 30.21 of the Regulations are repealed.

9 Subsections 33(4.1) to (5) of the Regulations are repealed.

Coming into Force

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

peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021. L'allocation visée à l'alinéa b) de l'élément A_H ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021, 2023 et 2024.

(3) Le paragraphe 18.4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Paramètres de l'allocation — rendement

(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 de cette année de modèle qui présentent ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour cette année de modèle à l'article 1870(b)(1) ou (2), selon le rendement, de la sous-partie S 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. L'allocation visée à l'alinéa b) de l'élément A_R ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021, 2023 et 2024.

8 Les intertitres précédant l'article 30.1 et les articles 30.1 à 30.21 du même règlement sont abrogés.

9 Les paragraphes 33(4.1) à (5) du même règlement sont abrogés.

Entrée en vigueur

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

INDEX**COMMISSIONS****Canada Border Services Agency**

Special Import Measures Act Oil and gas well casing — Decision.....	2199
--	------

Canadian International Trade Tribunal

Expiry review RR-2026-005 — Notice of expiry review of finding Certain grinding media	2199
---	------

**Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission**

Administrative decisions.....	2201
* Notice to interested parties.....	2201
Notices of consultation	2202

**Yukon Environmental and Socio-economic
Assessment Board**

Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act Rules for Evaluations Conducted by Designated Offices (2026)	2202
---	------

GOVERNMENT NOTICES**Innovation, Science and Economic
Development Canada**

Radiocommunication Act Notice No. SMSE-011-26 — Publication of RSS-Gen, Issue 6, and RSS-310, Issue 6.....	2196
---	------

Natural Resources, Dept. of

Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and Offshore Renewable Energy Management Act Joint directive	2196
--	------

Privy Council Office

Appointment opportunities	2197
---------------------------------	------

MISCELLANEOUS NOTICES

* AWP P&C S.A. Application to establish a Canadian branch	2203
---	------

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (First Session, 45th Parliament).....	2198
--	------

PROPOSED REGULATIONS**Canada Border Services Agency**

Immigration and Refugee Protection Act Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	2205
--	------

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999 Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations	2219
--	------

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

- * AWP P&C S.A.
Demande d'établissement d'une
succursale canadienne 2203

AVIS DU GOUVERNEMENT

- Conseil privé, Bureau du**
Possibilités de nomination 2197

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

- Loi sur la radiocommunication
Avis n° SMSE-011-26 — Publication du
CNR-Gen, 6^e édition, et du CNR-310,
6^e édition 2196

Ressources naturelles, min. des

- Loi de mise en œuvre de l'Accord
Canada — Nouvelle-Écosse sur les
hydrocarbures extracôtiers et sur la gestion
de l'énergie renouvelable extracôtière
Directive conjointe 2196

COMMISSIONS

Agence des services frontaliers du Canada

- Loi sur les mesures spéciales d'importation
Tubage de puits de gaz ou de
pétrole — Décision 2199

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

- * Avis aux intéressés 2201
Avis de consultation 2202
Décisions administratives 2201

Office d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon

- Loi sur l'évaluation environnementale et
socioéconomique au Yukon
Règles de 2026 régissant les examens
effectués par les bureaux désignés 2202

COMMISSIONS (*suite*)

Tribunal canadien du commerce extérieur

- Réexamen relatif à l'expiration RR-2026-005 —
Avis de réexamen relatif à l'expiration des
conclusions
Certains corps de broyage 2199

PARLEMENT

Chambre des communes

- * Demandes introductives de projets de loi
d'intérêt privé (Première session,
45^e législature) 2198

RÈGLEMENTS PROJÉTÉS

Agence des services frontaliers du Canada

- Loi sur l'immigration et la protection des
réfugiés
Règlement modifiant le Règlement sur
l'immigration et la protection des
réfugiés 2205

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

- Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)
Règlement modifiant le Règlement sur les
émissions de gaz à effet de serre des
automobiles à passagers et des
camions légers 2219

* Cet avis a déjà été publié.