Vol. 160, No. 44

Vol. 160, nº 44

Canada Gazette Part I



Gazette du Canada Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 31, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 31 OCTOBRE 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 1er 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.

© His Majesty the King in Right of Canada, 2026
Published by the King's Printer for Canada, 2026

ISSN 1494-6076

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, 2026
Publié par l'imprimeur du Roi pour le Canada, 2026

TABLE OF CONTENTS

Government notices 2957
Appointments 2982
Appointment opportunities 2988

Parliament
House of Commons 2990

Commissions 2991
(agencies, boards and commissions)

Orders in Council 2995

Proposed regulations 3006
(including amendments to existing regulations)

Index 3093

Supplements

Copyright Board

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement 2957
Nominations 2982
Possibilités de nominations 2988

Parlement
Chambre des communes 2990

Commissions 2991
(organismes, conseils et commissions)

Décrets 2995

Règlements projetés 3006
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 3094

Suppléments

Commission du droit d'auteur

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Whereas certain provisions of part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the *Code of Federal Regulations* of the United States correspond to certain provisions of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* [a];

Whereas certain provisions of those Regulations are inconsistent with certain provisions of that part because of the final rule of the United States Environmental Protection Agency published on April 28, 2014 on page 23414 of volume 79, number 81, of the *Federal Register* of the United States, the final rule of that same agency published on January 24, 2023 on page 4296 of volume 88, number 15 of the *Federal Register* of the United States, the final rule of that same agency published on April 18, 2024 on page 27842 of volume 89, number 76 of the *Federal Register* of the United States, and the final rule of that same agency published on April 22, 2024 on page 29440 of volume 89, number 78, of the *Federal Register* of the United States;

Whereas certain provisions of part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, and of part 600 of Title 40, chapter I, subchapter Q, of the *Code of Federal Regulations* of the United States correspond to certain provisions of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* [b];

Whereas certain provisions of those Regulations are inconsistent with certain provisions of those parts because of the final rule of the United States Environmental Protection Agency published on April 18, 2024 on page 27842 of volume 89, number 76, of the *Federal Register* of the United States;

Whereas certain provisions of part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the *Code of Federal Regulations* of the United States correspond to certain provisions of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* [c];

And whereas certain provisions of those Regulations are inconsistent with certain provisions of that part because of the final rule of the United States Environmental Protection Agency published on April 22, 2024

[a] SOR/2003-2
[b] SOR/2010-201
[c] SOR/2013-24

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Attendu que certaines dispositions de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis correspondent à certaines dispositions du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* [a];

Attendu que certaines dispositions de ce règlement sont incompatibles avec certaines dispositions de cette partie en raison de la règle finale prise par l'Environmental Protection Agency des États-Unis le 28 avril 2014 à la page 23 414 du volume 79, numéro 81 du *Federal Register* des États-Unis, de la règle finale prise par cette agence le 24 janvier 2023 à la page 4296 du volume 88, numéro 15 du *Federal Register* des États-Unis, de la règle finale prise par cette agence le 18 avril 2024 à la page 27 842 du volume 89, numéro 76 du *Federal Register* des États-Unis et de la règle finale prise par cette agence le 22 avril 2024 à la page 29 440 du volume 89, numéro 78 du *Federal Register* des États-Unis;

Attendu que certaines dispositions de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 et de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis correspondent à certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* [b];

Attendu que certaines dispositions de ce règlement sont incompatibles avec certaines dispositions de ces parties en raison de la règle finale prise par l'Environmental Protection Agency des États-Unis le 18 avril 2024 à la page 27 842 du volume 89, numéro 76 du *Federal Register* des États-Unis;

Attendu que certaines dispositions de la partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis correspondent à certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* [c];

Attendu que certaines dispositions de ce règlement sont incompatibles avec certaines dispositions de cette partie en raison de la règle finale prise par l'Environmental Protection Agency des États-Unis le

[a] DORS/2003-2
[b] DORS/2010-201
[c] DORS/2013-24

on page 29440 of volume 89, number 78 of the *Federal Register* of the United States;

Therefore, the Minister of the Environment issues the annexed *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* under subsection 163(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* [d].

Ottawa, October 13, 2026

Julie Dabrusin
Minister of the Environment

22 avril 2024 à la page 29 440 du volume 89, numéro 78 du *Federal Register* des États-Unis,

À ces causes, en vertu du paragraphe 163(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [d], la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Ottawa, le 13 octobre 2026

La ministre de l'Environnement
Julie Dabrusin

Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Modifications to the Operation of the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

Definitions

1 The following definitions apply in this section and sections 2 to 23.

CFR means the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (*CFR*)

neat, in respect of a fuel, means free from mixture or dilution with other fuels. (*pur*)

Regulations means the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. (*Règlement*)

Tier 3 has the same meaning as in section 1803 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*niveau 3*)

Tier 4 has the same meaning as in section 1803 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*niveau 4*)

Definition of *EPA certificate*

2 (1) Despite the definition *EPA certificate* in subsection 1(1) of the Regulations, for the purposes of the Regulations, ***EPA certificate*** means a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA under Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR, Title 40,

[d] S.C. 1999, c. 33

Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Modification de l'application du Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

Définitions

1 Les définitions ci-après s'appliquent au présent article et aux articles 2 à 23.

CFR Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives. (*CFR*)

niveau 3 S'entend au sens de *tier 3* à l'article 1803 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*Tier 3*)

niveau 4 S'entend au sens de *tier 4* à l'article 1803 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*Tier 4*)

pur Se dit d'un carburant qui n'est ni mélangé ni dilué avec d'autres carburants. (*neat*)

Règlement Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. (*Regulations*)

Définition de *certificat de l'EPA*

2 (1) Malgré la définition de *certificat de l'EPA* au paragraphe 1(1) du Règlement, pour l'application du Règlement, ***certificat de l'EPA*** s'entend du certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l'EPA en vertu de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I,

[d] L.C. 1999, ch. 33

chapter I, subchapter U, part 1036, of the CFR or Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the CFR.

Definition of *light-duty truck*

(2) Despite the definition *light-duty truck* in subsection 1(1) of the Regulations, for the purposes of the Regulations, ***light-duty truck*** has the same meaning as in section 1803 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Definition of *medium-duty passenger vehicle*

(3) Despite the definition *medium-duty passenger vehicle* in subsection 1(1) of the Regulations, for the purposes of the Regulations, ***medium-duty passenger vehicle*** has the same meaning as in section 1803 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Subsections 16(1) and (2)

3 (1) For the 2027 and later model years, subsections 16(1) and (2) of the Regulations are to be read as follows:

16 (1) Subject to sections 19 and 19.1, Otto-cycle heavy-duty engines of the 2027 and later model years shall conform to the exhaust emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty engines of the model year in question set out in

(a) for engines of the 2027 model year, if their manufacture is completed before December 20, 2026, section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR or section 104 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR; and

(b) for engines of the 2027 and later model years, if their manufacture is completed on or after December 20, 2026, section 104 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR.

(2) Subject to sections 19 and 19.1, diesel heavy-duty engines of the 2027 and later model years shall conform to the exhaust emission standards applicable to diesel heavy-duty engines of the model year in question set out in

(a) for engines of the 2027 model year, if their manufacture is completed before December 20, 2026, section 11 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR or section 104 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR; and

(b) for engines of the 2027 and later model years, if their manufacture is completed on or after

titre 40 du CFR, de la partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ou de la partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Définition de *camionnette*

(2) Malgré la définition de *camionnette* au paragraphe 1(1) du Règlement, pour l'application du Règlement, ***camionnette*** s'entend au sens de *light-duty truck* à l'article 1803 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Définition de *véhicule moyen à passagers*

(3) Malgré la définition de *véhicule moyen à passagers* au paragraphe 1(1) du Règlement, pour l'application du Règlement, ***véhicule moyen à passagers*** s'entend au sens de *medium-duty passenger vehicle* à l'article 1803 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Paragraphes 16(1) et (2)

3 (1) Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, les paragraphes 16(1) et (2) du Règlement sont réputés avoir le libellé suivant :

16 (1) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de l'année de modèle 2027 ou d'une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement applicables aux moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de cette année de modèle qui sont prévues, selon le cas :

a) pour l'année de modèle 2027, si leur fabrication est achevée avant le 20 décembre 2026, à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 104 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, si leur fabrication est achevée le 20 décembre 2026 ou après cette date, à l'article 104 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

(2) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs diesels de véhicules lourds de l'année de modèle 2027 ou d'une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement applicables aux moteurs diesels de véhicules lourds de cette année de modèle qui sont prévues, selon le cas :

a) pour l'année de modèle 2027, si leur fabrication est achevée avant le 20 décembre 2026, à l'article 11 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 104 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

December 20, 2026, section 104 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR.

b) pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, si leur fabrication est achevée le 20 décembre 2026 ou après cette date, à l'article 104 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

Subsection 16(4)

(2) The reference to "section 18 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR" in subsection 16(4) of the Regulations is to be read, for heavy-duty engines of the 2027 and later model years, as a reference to "section 110 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR".

Paragraphe 16(4)

(2) La mention « à l'article 18 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR » au paragraphe 16(4) du Règlement vaut mention, pour les moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2027 ou d'une année de modèle ultérieure, de « à l'article 110 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR ».

Subsections 16(5) to (7)

(3) Section 16 of the Regulations is to be read as follows after subsection (4):

(5) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines of the 2027 and later model years shall conform to the standards for inducements related to selective catalytic reduction systems set out in section 111 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR.

(6) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines shall

(a) for engines of the 2027 model year, if their manufacture is completed before December 20, 2026, conform to

(i) the crankcase emission standards set out in section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for Otto-cycle engines or to section 11 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A of the CFR for diesel engines; or

(ii) the requirements referred to in paragraph (b); or

(b) for engines of the 2027 and later model years , if their manufacture is completed on or after December 20, 2026, conform to the requirements set out in section 115 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR.

(7) Heavy-duty engines that are fueled by neat hydrogen are deemed to conform to the applicable carbon monoxide and hydrocarbon emission standards.

Paragraphes 16(5) à (7)

(3) L'article 16 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant après le paragraphe (4) :

(5) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2027 et des années de modèle ultérieures doivent être conformes aux normes relatives aux incitatifs liés aux systèmes de réduction catalytique sélective énoncées à l'article 111 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

(6) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds doivent être conformes, selon le cas :

a) pour l'année de modèle 2027, si leur fabrication est achevée avant le 20 décembre 2026 :

(i) soit aux normes d'émissions du carter prévues à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR pour les moteurs à cycle Otto ou à l'article 11 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR pour les moteurs diesels,

(ii) soit aux exigences visées à l'alinéa b);

b) pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, si leur fabrication est achevée le 20 décembre 2026 ou après cette date, aux exigences énoncées à l'article 115 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

(7) Les moteurs de véhicules lourds alimentés par de l'hydrogène pur sont réputés être conformes aux normes d'émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures applicables.

Section 18

4 The reference to "and include the test procedures, fuels, calculation methods, compliance credits and allowances set out in the CFR for those standards" in section 18 of the Regulations is to be read as a reference to "and include the

Article 18

4 La mention « compte tenu des méthodes d'essais, des carburants, des méthodes de calcul, des points de conformité et des allocations qui y sont prévus à leur égard » à l'article 18 du Règlement vaut mention de « compte tenu

test procedures, fuels, calculation methods, compliance credits, averaging sets and allowances set out in the CFR for the standards".

Section 24.2 — 2025 and 2026

5 (1) For the 2025 and 2026 model years, the portion of section 24.2 of the Regulations before paragraph (a) is to be read as follows:

24.2 For the 2025 and 2026 model years, the average NMOG + NO_X value for each of the following fleets of a specific model year must not exceed the applicable Tier 3 fleet average NMOG + NO_X standard set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

Section 24.2 — 2027 and later years

(2) For the 2027 and later model years, section 24.2 of the Regulations is to be read as follows:

24.2 For the 2027 and later model years, the average NMOG + NOx value for each of a company's fleets of a specific model year shall not exceed the fleet average NMOG + NO_X standard set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR that is applicable to the company's fleets composed of all of its vehicles in accordance with that section of the CFR.

For greater certainty

(3) For greater certainty, for the purposes of subsections (1) and (2)

(a) vehicles to which the Tier 3 standards apply must be grouped into fleets according to the fleet composition set out in the CFR for the Tier 3 NMOG + NO_X standards and must be included in the Tier 3 NMOG + NO_X fleet average value; and

(b) vehicles to which the Tier 4 standards apply must be grouped into fleets according to the fleet composition set out in the CFR for the Tier 4 NMOG + NO_X standards and must be included in the Tier 4 NMOG + NO_X fleet average value.

Section 24.4 — for greater certainty

6 For greater certainty, for the purposes of section 24.4 of the Regulations, vehicles to which the Tier 3 standards apply must be included in the Tier 3 NMOG + NO_X fleet average value and vehicles to which the Tier 4 standards apply must be included in the Tier 4 NMOG + NO_X fleet average value.

Subsection 24.5(2)

7 The reference to "rounded to the same number of significant figures that are contained in the total number of

des méthodes d'essais, des carburants, des méthodes de calcul, des points de conformité, des groupes de calcul de points et des allocations qui y sont prévus à leur égard ».

Article 24.2 — 2025 et 2026

5 (1) Pour les années de modèle 2025 et 2026, le passage de l'article 24.2 du Règlement précédant l'alinéa a) est réputé avoir le libellé suivant :

24.2 Pour les années de modèle 2025 et 2026, la valeur moyenne de GONM + NO_X pour chacun des parcs ci-après d'une entreprise à l'égard de l'année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de niveau 3 de GONM + NO_X applicable au parc prévue à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR :

Article 24.2 — 2027 et années ultérieures

(2) Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, l'article 24.2 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

24.2 Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de GONM + NO_X pour chacun des parcs d'une entreprise à l'égard d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO_X qui est prévue à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et qui est applicable à chacun de ses parcs constitués de l'ensemble des véhicules en conformité avec cet article.

Précision

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), il est entendu, à la fois :

a) que les véhicules auxquels les normes de niveau 3 s'appliquent doivent être regroupés en parc selon la composition des parcs prévue dans le CFR pour les normes de niveau 3 de GONM + NO_X et inclus dans la valeur moyenne du parc en cause;

b) que les véhicules auxquels les normes de niveau 4 s'appliquent doivent être regroupés en parc selon la composition des parcs prévue dans le CFR pour les normes de niveau 4 de GONM + NO_X et inclus dans la valeur moyenne du parc en cause.

Article 24.4 — précision

6 Il est entendu que, pour l'application de l'article 24.4 du Règlement, les véhicules auxquels les normes de niveau 3 s'appliquent doivent être inclus dans la valeur moyenne du parc en cause et les véhicules auxquels les normes de niveau 4 s'appliquent doivent être inclus dans la valeur moyenne du parc en cause.

Paragraphe 24.5(2)

7 La mention « arrondie au même nombre de chiffres significatifs que compte le nombre total de véhicules

vehicles in the fleet in the denominator in subsection (1), but to at least three decimal places" in subsection 24.5(2) of the Regulations is to be read as a reference to "rounded to three decimal places".

Section 24.6

8 For the 2017 to 2026 model years, section 24.6 of the Regulations is to be read as follows:

24.6 For the 2017 to 2026 model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a specific model year that are fueled by gasoline shall not exceed the applicable Tier 3 fleet average cold NMHC standard.

Section 24.7

9 For the 2017 to 2026 model years, section 24.7 of the Regulations is to be read as follows:

24.7 For the 2017 to 2026 model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a specific model year that are fueled by gasoline shall not exceed the Tier 3 fleet average cold NMHC standard set out for heavy light-duty trucks.

Section 24.71

10 For the 2027 and later model years, the Regulations are to be read as follows after section 24.7:

24.71 For the 2027 and later model years, the average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a specific model year that are fueled by gasoline shall not exceed the applicable fleet average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be, set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

Subsection 24.8(1)

11 (1) The reference to "for each of a company's fleets referred to in sections 24.6 and 24.7, the company shall calculate the average cold NMHC value" in subsection 24.8(1) of the Regulations before the formula is to be read as a reference to "for each of a company's fleets referred to in sections 24.6 to 24.71, the company shall calculate the average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, as the case may be,".

Element A

(2) The reference to "cold NMHC" in the description of A in subsection 24.8(1) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X , as the case may be,".

dans le parc utilisé dans la formule prévue au paragraphe (1), mais à au moins trois décimales près » au paragraphe 24.5(2) du Règlement vaut mention de « arrondie à trois décimales près ».

Article 24.6

8 Pour les années de modèle 2017 à 2026, l'article 24.6 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

24.6 Pour les années de modèle 2017 à 2026, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et camionnettes légères d'une année de modèle donnée qui sont alimentés à l'essence ne doit pas dépasser la norme moyenne de niveau 3 de HCNM à froid applicable.

Article 24.7

9 Pour les années de modèle 2017 à 2026, l'article 24.7 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

24.7 Pour les années de modèle 2017 à 2026, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée qui sont alimentés à l'essence ne doit pas dépasser la norme moyenne de niveau 3 de HCNM à froid applicable pour les camionnettes lourdes.

Article 24.71

10 Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, le Règlement est réputé avoir le libellé suivant après l'article 24.7 :

24.71 Pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers, camionnettes et véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée qui sont alimentés à l'essence ne doit pas dépasser la norme moyenne applicable de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, prévue à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

Paragraphe 24.8(1)

11 (1) La mention « pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.6 et 24.7, l'entreprise calcule la valeur moyenne de HCNM à froid » dans le passage du paragraphe 24.8(1) du Règlement précédant la formule vaut mention de « pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.6 à 24.71, l'entreprise calcule la valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Élément A

(2) La mention « HCNM à froid » à l'élément A de la formule figurant au paragraphe 24.8(1) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou aux GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Subsection 24.8(2)

(3) Subsection 24.8(2) of the Regulations is to be read as follows:

24.8 (2) The average cold NMHC value for the fleet shall be rounded to one decimal place or the average cold NMOG + NO_X value for the fleet shall be rounded to three decimal places, as the case may be.

Subsection 24.11(2)

12 The reference to "rounded to one decimal place" in subsection 24.11(2) of the Regulations is to be read as a reference to "rounded to three decimal places".

Subsection 25.2(1)

13 (1) Subsection 25.2(1) of the Regulations is to be read as follows:

25.2 (1) A company may elect not to calculate an average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, as the case may be, for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a cold NMHC or cold NMOG + NO_X family emission limit, as the case may be, that is equal to or less than the applicable fleet average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be, for the model year in question that is referred to in section 24.6, 24.7 or 24.71.

Subsection 25.2(2)

(2) The reference to "the average cold NMHC value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average cold NMHC standard applicable to the fleet for which the election was made" in section 25.2(2) of the Regulations is to be read as a reference to "the average cold NMHC value or cold NMOG + NO_X value, as the case may be, in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be, that is applicable to the fleet for which the election was made".

Subsection 26.1(4)

14 Section 26.1 of the Regulations is to be read as follows after subsection (3):

(4) NMOG + NO_X emission credits obtained and calculated in accordance with subsections (1) and (2), respectively, for a fleet of vehicles subject to Tier 3 average NMOG + NO_X standards may be used to offset any NMOG + NO_X emission deficit for a fleet of vehicles subject to Tier 4 NMOG + NO_X average standards.

Paragraphe 24.8(2)

(3) Le paragraphe 24.8(2) du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

24.8 (2) La valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc doit être arrondie à une décimale près ou la valeur moyenne de GONM + NO_X à froid pour le parc doit être arrondie à trois décimales près, selon le cas. ».

Paragraphe 24.11(2)

12 La mention « arrondie à une décimale près » au paragraphe 24.11(2) du Règlement vaut mention de « arrondie à trois décimales près ».

Paragraphe 25.2(1)

13 (1) Le paragraphe 25.2(1) du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

25.2 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, pour le parc d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, égale ou inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, prévue pour le parc de cette année de modèle aux articles 24.6, 24.7 ou 24.71.

Paragraphe 25.2(2)

(2) La mention « valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.2, du sous-alinéa 32(2)c)(ii) et de l'alinéa 37(1)c), la norme moyenne de HCNM à froid prévue pour le parc » au paragraphe 25.2(2) du Règlement vaut mention de « valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.2, du sous-alinéa 32(2)c)(ii) et de l'alinéa 37(1)c), la norme moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, prévue pour le parc ».

Paragraphe 26.1(4)

14 L'article 26.1 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant après le paragraphe (3) :

(4) Les points relatifs aux émissions de GONM + NO_X obtenus et déterminés conformément aux paragraphes (1) et (2), respectivement, pour un parc de véhicules assujettis aux normes moyennes de niveau 3 de GONM + NO_X peuvent être utilisés pour compenser tout déficit relatif aux émissions de GONM + NO_X d'un parc de véhicules assujettis aux normes moyennes de niveau 4 de GONM + NO_X.

Subsection 26.2(1)

15 (1) The reference to "cold NMHC emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average cold NMHC value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average cold NMHC standard for the model year in question" in subsection 26.2(1) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X emission credits, as the case may be, for its fleets of the 2017 and later model years if the average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, as the case may be, in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standards, as the case may be, for the model year in question ".

Subsection 26.2(2)

(2) The portion of section 26.2(2) of the Regulations before the formula is to be read as follows:

26.2 (2) Cold NMHC or cold NMOG + NO_X emission credits, as the case may be, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest one decimal place:

Description of A

(3) The reference to "average cold NMHC standard" in the description of A in subsection 26.2(2) of the Regulations is to be read as a reference to "average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be".

Description of B

(4) The reference to "average cold NMHC value" in the description of B in subsection 26.2(2) of the Regulations is to be read as a reference to "average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, as the case may be".

Subsection 26.2(3)

(5) The reference to "cold NMHC emission credits" in subsection 26.2(3) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X emission credits, as the case may be".

Subsection 26.2(4)

(6) Section 26.2 of the Regulations is to be read as follows after subsection (3):

(4) Cold NMHC emission credits may be used to demonstrate compliance with the fleet average cold NMOG + NO_X standards.

Subsection 27(1)

16 References to "cold NMHC" in subsection 27(1) of the Regulations are to be read as references to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X".

Paragraphe 26.2(1)

15 (1) La mention « HCNM à froid pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de HCNM à froid pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid pour ce parc » au paragraphe 26.2(1) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, pour ce parc ».

Paragraphe 26.2(2)

(2) Le passage du paragraphe 26.2(2) du Règlement précédant la formule est réputé avoir le libellé suivant :

26.2 (2) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, exprimés en véhicules-grammes par mille, sont déterminés selon la formule ci-après et arrondis à une décimale près :

Élément A

(3) La mention « HCNM à froid » à l'élément A de la formule figurant au paragraphe 26.2(2) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Élément B

(4) La mention « HCNM à froid » à l'élément B de la formule figurant au paragraphe 26.2(2) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Paragraphe 26.2(3)

(5) La mention « HCNM à froid » au paragraphe 26.2(3) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Paragraphe 26.2(4)

(6) L'article 26.2 du Règlement est réputé avoir le libellé suivant après le paragraphe (3) :

(4) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid peuvent être utilisés pour démontrer la conformité aux normes moyennes de GONM + NO_X à froid.

Paragraphe 27(1)

16 Les mentions « HCNM à froid » au paragraphe 27(1) du Règlement valent mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Section 28

17 References to "cold NMHC" in section 28 of the Regulations are to be read as references to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X".

Subsection 29.1(1)

18 (1) The reference to "cold NMHC" in subsection 29.1(1) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X".

Subsection 29.1(2)

(2) References to "cold NMHC" in subsection 29.1(2) of the Regulations are to be read as references to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X".

Section 31.1

19 (1) References to "cold NMHC" in the following provisions of the Regulations are to be read as references to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X":

(a) subsection 31.1(1);

(b) the portion of subsection 31.1(4) before paragraph (a);

(c) subsection 31.1(6); and

(d) paragraphs 31.1(7)(a) and (b).

Subparagraph 31.1(3)(b)(ii)

(2) The reference to "a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is greater than the applicable fleet average cold NMHC or evaporative emission standard" in subparagraph 31.1(3)(b)(ii) is to be read as a reference to "a family emission limit for cold NMHC, cold NMOG + NO_X or evaporative emissions, as the case may be, that is greater than the applicable fleet average cold NMHC, cold NMOG + NO_X or evaporative emission standard, as the case may be,".

Subsection 31.1(5)

(3) The reference to "HCNM à froid" in the portion of subsection 31.1(5) of the French version of the Regulations before paragraph (a), is to be read as a reference to "HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid".

Paragraph 31.1(5)(b)

(4) The reference to "a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is equal to or less than the fleet average cold NMHC or evaporative emission standard that would otherwise apply under section 24.6, 24.7 or 24.10" in paragraph 31.1(5)(b) of the Regulations is to be read as a reference to "a family emission limit for cold NMHC, cold NMOG + NO_X or evaporative emissions, as the case may be, that is equal to or

Article 28

17 Les mentions « HCNM à froid » à l'article 28 du Règlement valent mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Paragraphe 29.1(1)

18 (1) La mention « HCNM à froid » au paragraphe 29.1(1) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Paragraphe 29.1(2)

(2) La mention « HCNM à froid » au paragraphe 29.1(2) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Article 31.1

19 (1) Les mentions « HCNM à froid » dans les passages ci-après du Règlement valent mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid » :

a) le paragraphe 31.1(1);

b) le passage du paragraphe 31.1(4) précédant l'alinéa a);

c) le paragraphe 31.1(6);

d) les alinéas 31.1(7)a) et b).

Sous-alinéa 31.1(3)b)(ii)

(2) La mention « HCNM à froid qui est supérieure à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, » au sous-alinéa 31.1(3)b)(ii) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, qui est supérieure à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Paragraphe 31.1(5)

(3) La mention « HCNM à froid » dans le passage du paragraphe 31.1(5) de la version française du Règlement précédant l'alinéa a) vaut mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Alinéa 31.1(5)b)

(4) La mention « HCNM à froid, selon le cas, qui est égale ou inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.6, 24.7 ou 24.10 » à l'alinéa 31.1(5)b) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, qui est égale ou inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid ou de

less than the fleet average cold NMHC, cold NMOG + NO_X or evaporative emission standard that would otherwise apply under section 24.6, 24.7, 24.71 or 24.10".

Subsection 31.1(7)

(5) References to "cold NMHC" in the portion of subsection 31.1(7) of the Regulations before paragraph (a) are to be read as references to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X" and the reference to "section 24.1, 24.2, 24.3, 24.4, 24.6, 24.7 or 24.10" is to be read as a reference to "section 24.1, 24.2, 24.3, 24.4, 24.6, 24.7, 24.71 or 24.10".

Paragraph 31.1(8)(b)

(6) Paragraph 31.1(8)(b) of the Regulations is to be read as follows:

> **(b)** in the case of cold NMHC or cold NMOG + NO_X standards, as the case may be, the average cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election, exceeds the fleet average cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be, that would otherwise apply under section 24.6, 24.7 or 24.71; or

Paragraph 32(2)(c)

20 (1) The reference to "24.6 and 24.7" in paragraph 32(2)(c) of the Regulations is to be read as a reference to "24.6 to 24.71".

Subparagraph 32(2)(c)(i)

(2) The reference to "cold NMHC standard" in subparagraph 32(2)(c)(i) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X standard, as the case may be".

Subparagraphs 32(2)(c)(ii) and (iii)

(3) References to "cold NMHC value" in subparagraphs 32(2)(c)(ii) and (iii) of the Regulations are to be read as references to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X value, as the case may be,".

Subparagraph 32(2)(c)(v)

(4) The reference to "cold NMHC emission credits" in subparagraph 32(2)(c)(v) of the Regulations is to be read as areference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X emission credits, as the case may be,".

Subparagraph 32(2)(c)(vi)

(5) The reference to "cold NMHC emission deficits" in subparagraph 32(2)(c)(vi) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X emission deficits, as the case may be,".

Subparagraph 32(2)(c)(vii)

(6) The reference to "HCNM à froid" in subparagraph 32(2)(c)(vii) of the French version of the Regulations is to be read as a reference to "HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas,".

GONM + NO_X à froid, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.6, 24.7, 24.71 ou 24.10 ».

Paragraphe 31.1(7)

(5) Les mentions « HCNM à froid » dans le passage du paragraphe 31.1(7) du Règlement précédant l'alinéa a) valent mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid » et la mention « articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 ou 24.10 » vaut mention de « articles 24.1 à 24.4, 24.6 à 24.71 ou 24.10 ».

Alinéa 31.1(8)b)

(6) L'alinéa 31.1(8)b) du Règlement est réputé avoir le libellé suivant :

> **b)** dans le cas des normes de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, la valeur moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid pour le groupe, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de HCNM à froid ou de GONM + NO_X, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon les articles 24.6, 24.7 ou 24.71;

Alinéa 32(2)c)

20 (1) La mention « 24.6 et 24.7 » dans le passage de l'alinéa 32(2)c) du Règlement précédant le sous-alinéa (i) vaut mention de « 24.6 à 24.71 ».

Sous-alinéa 32(2)c)(i)

(2) La mention « HCNM à froid » au sous-alinéa 32(2)c)(i) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Sous-alinéas 32(2)c)(ii) et (iii)

(3) La mention « HCNM à froid » aux sous-alinéas 32(2)c)(ii) et (iii) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Sous-alinéas 32(2)c)(v)

(4) La mention « HCNM à froid » aux sous-alinéas 32(2)c)(v) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Sous-alinéas 32(2)c)(vi)

(5) La mention « HCNM à froid » aux sous-alinéas 32(2)c)(vi) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Sous-alinéa 32(2)c)(vii)

(6) La mention « HCNM à froid » au sous-alinéa 32(2)c)(vii) de la version française du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Clauses 32(5)(a)(ii)(A) and (B)

(7) References to "the average cold NMHC or evaporative emission value" in clauses 32(5)(a)(ii)(A) and (B) of the Regulations are to be read as references to "the average cold NMHC, cold NMOG + NO_X or evaporative emission value".

Subparagraph 32(5)(a)(iii)

(8) The reference to "cold NMHC" in subparagraph 32(5)(a)(iii) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC, cold NMOG + NO_X".

Subsection 33(1)

21 (1) The reference to "every vehicle" in the portion of subsection 33(1) of the Regulations before paragraph (a) is to be read as a reference to "every vehicle and engine".

Paragraph 33(1)(c)

(2) The reference to "heavy-duty vehicles other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles" in paragraph 33(1)(c) of the Regulations is to be read as a reference to "heavy-duty vehicles of the 2026 and earlier model years, other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles,".

Paragraphs 33(1)(c.1) and (c.2)

(3) Subsection 33(1) of the Regulations is to be read as follows following paragraph (c):

(c.1) heavy-duty vehicles and engines of the 2027 model year whose manufacture is completed before December 20, 2026, other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles, in section 38 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR or in section 125 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR;

(c.2) heavy-duty vehicles and engines of the 2027 and later model years whose manufacture is completed on or after December 20, 2026, other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles, in section 125 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR; and

Subparagraph 35(1)(d)(iv)

22 (1) The reference to "section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of heavy-duty engine" in subparagraph 35(1)(d)(iv) of the Regulations is to be read as a reference to "in the case of a heavy-duty engine of the 2026 and earlier model years, section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR".

Divisions 32(5)a)(ii)(A) et (B)

(7) La mention « HCNM à froid » aux divisions 32(5)a)(ii)(A) et (B) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Sous-alinéas 32(5)a)((iii)

(8) La mention « HCNM à froid » aux sous-alinéas 32(5)a)(iii) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid, de GONM + NO_X à froid ».

Paragraphe 33(1)

21 (1) La mention « chaque véhicule » dans le passage du paragraphe 33(1) du Règlement précédant l'alinéa a) vaut mention de « chaque véhicule ou moteur ».

Alinéa 33(1)c)

(2) La mention « dans le cas des véhicules lourds autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3 » à l'alinéa 33(1)c) du Règlement vaut mention de « dans le cas des véhicules lourds de l'année de modèle 2026 ou d'une année de modèle antérieure, autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3 ».

Alinéas 33(1)c.1) et c.2)

(3) Le paragraphe 33(1) du Règlement est réputé avoir le libellé suivant après l'alinéa c) :

c.1) dans le cas des véhicules lourds et des moteurs de l'année de modèle 2027 dont la fabrication est achevée avant le 20 décembre 2026, autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3, à l'article 38 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR ou à l'article 125 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

c.2) dans le cas des véhicules lourds et des moteurs de l'année de modèle 2027 et des années de modèle ultérieures dont la fabrication est achevée le 20 décembre 2026 ou après cette date, autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3, à l'article 125 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

Sous-alinéa 35(1)d)(iv)

22 (1) La mention « dans le cas d'un moteur de véhicule lourd » au sous-alinéa 35(1)d)(iv) du Règlement vaut mention de « dans le cas d'un moteur de véhicule lourd de l'année de modèle 2026 et des années de modèle antérieures ».

Subparagraphs 35(1)(d)(v) and (vi)

(2) Paragraph 35(1)(d) of the Regulations is to be read as follows following subparagraph (iv):

(v) in the case of a heavy-duty engine of the 2027 model year whose manufacture is completed before December 20, 2026,

(A) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, or

(B) section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR, and

(vi) in the case of a heavy-duty engine of the 2027 and later model years whose manufacture is completed on or after December 20, 2026, section 135 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1036, subpart B, of the CFR; and

Subsection 37(1)

23 (1) The portion of subsection 37(1) of the Regulations before paragraph (a) is to be read as follows:

37 (1) A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets described in sections 21 to 23, 24.1 to 24.4, 24.6 to 24.71 and 24.10:

Subparagraph 37(1)(c)(iii)

(2) The reference to "cold NMHC emissions" in subparagraph 37(1)(c)(iii) of the Regulations is to be read as a reference to "cold NMHC or cold NMOG + NO_X emissions, as the case may be".

Modifications to the Operation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

Maximum GVWR — definitions of *automobile* and *work truck*

24 (1) For the purposes of the definitions *automobile* and *work truck* in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, a reference to "4 536 kg (10,000 pounds)" in those definitions is to be read as a reference to "6 350 kg (14,000 pounds)".

Bin number — definition of *electric vehicle*

(2) For the purposes of paragraph (a) of the definition *electric vehicle* in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, the reference to "emission standards of bin 1 set out in a horizontal row in Table S04-1 in section 1811" in

Sous-alinéas 35(1)d)(v) et (vi)

(2) L'alinéa 35(1)d) du Règlement est réputé avoir le libellé suivant après le sous-alinéa (iv) :

(v) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd de l'année de modèle 2027 dont la fabrication est achevée avant le 20 décembre 2026 :

(A) soit à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(B) soit à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR,

(vi) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd de l'année de modèle 2027 et des années de modèle ultérieures, dont la fabrication est achevée le 20 décembre 2026 ou après cette date, à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1036, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

Paragraphe 37(1)

23 (1) Le passage du paragraphe 37(1) du Règlement précédant l'alinéa a) est réputé avoir le libellé suivant :

37 (1) Pour chacun de ses parcs visés aux articles 21 à 23, 24.1 à 24.4, 24.6 à 24.71 et 24.10, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

Sous-alinéa 37(1)c)(iii)

(2) La mention « HCNM à froid, » au sous-alinéa 37(1)c)(iii) du Règlement vaut mention de « HCNM à froid ou de GONM + NO_X à froid, selon le cas, ».

Modification de l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

PNBV maximal — définitions de *automobile* et de *camion de travail*

24 (1) Pour l'application des définitions de *automobile* et de *camion de travail,* au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, la mention « 4 536 kg (10 000 livres) » vaut mention de « 6 350 kg (14 000 livres) ».

Numéro de série — définition de *véhicule électrique*

(2) Pour l'application de l'alinéa a) de la définition de *véhicule électrique*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, la mention « de la série 1 figurant à l'une des rangées horizontales du tableau S04-1

that paragraph is to be read as a reference to "emission standards of bin 0 set out in section 1811".

Modification to the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

January 1, 2020

25 Despite any provision of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, those Regulations do not apply to trailers whose manufacture is completed on or after January 1, 2020.

Repeal

26 The *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, made on November 24, 2025, is repealed.

EXPLANATORY NOTE

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

The *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, was made by the Minister of the Environment on October 13, 2026. The Interim Order suspends the application of the greenhouse gas emission standards for trailers in the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*. The Interim Order modifies the operation of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to maintain alignment with the U.S. Environmental Protection Agency's air pollutant emission standards for on-road vehicles and engines and to update references to the U.S. *Code of Federal Regulations*. The Interim Order also modifies the operation of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* to maintain alignment with the U.S. Environmental Protection Agency's vehicle classifications. Upon approval by the Governor in Council, and in accordance with subsection 163(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Interim Order will cease to have effect one year after it is made, or the day on which it is repealed, or the day on which the regulations are amended or repealed to give effect to the Order, whichever is earlier.

de l'article 1811 » vaut mention de « de la série 0 figurant à l'article 1811 ».

Modification de l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

1er janvier 2020

25 Malgré les dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, celui-ci ne s'applique pas aux remorques dont la fabrication est terminée le 1er janvier 2020 ou après cette date.

Abrogation

26 L'*Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, pris le 24 novembre 2025, est abrogé.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté d'urgence.*)

L'*Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* a été pris par la ministre de l'Environnement le 13 octobre 2026. L'Arrêté d'urgence suspend l'application des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les remorques du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. L'Arrêté d'urgence modifie l'application du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* afin de maintenir l'harmonisation avec les normes d'émissions de polluants atmosphériques de l'Environmental Protection Agency des États-Unis pour les véhicules routiers et leurs moteurs et de mettre à jour les renvois au *Code of Federal Regulations* des États-Unis. L'Arrêté d'urgence modifie également l'application du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* afin de maintenir l'harmonisation avec les classifications des véhicules de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. Suivant l'approbation de la gouverneure en conseil, et conformément au paragraphe 163(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, l'Arrêté d'urgence cessera d'avoir effet un an après sa prise ou, si elle est antérieure, à la date de son abrogation ou à la date où les règlements sont modifiés ou abrogés visant à donner effet à l'Arrêté.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice of intent to amend the Domestic Substances List, adding the letter "P" to the identifiers of 167 reduced regulatory requirement polymers

Notice is hereby given that the Minister of the Environment, pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] (the Act), intends to amend the Domestic Substances List[2] by adding the letter "P" to the identifiers of the polymers referred to in the annexed proposed Order, as the form of those polymers that was assessed met the reduced regulatory requirement (RRR) polymer criteria.

Public comment period

Any person may provide comments within 120 days of publication of this notice. Any person who objects to the addition of the letter "P" to the identifiers of one or more of those polymers should indicate clearly in their comment the identifier it pertains to. Additional information about regulatory flags is available in section 2.1.4.1 of the *Guidance document for the* New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers).

The annexed proposed Order includes the identifiers of the polymers at issue.

Comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Comments can be submitted using the online reporting system available through Environment and Climate Change Canada's Single Window, by email to substances@ec.gc.ca or by mail to the Director, Regulatory Operations and Emerging Sciences Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

Pursuant to section 313 of the Act, any person who provides information in response to this notice may submit, with the information, a request that it be treated as confidential. A request for confidentiality must indicate which specific information or data should be treated as confidential, and it must be submitted, with reasons taking into account the criteria referred to in subsection 313(2) of the Act.

Marc D'Iorio
Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

[1] S.C. 1999, c. 33
[2] SOR/94-311

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis d'intention de modifier la liste intérieure en ajoutant la lettre « P » aux numéros d'identification de 167 polymères à exigences réglementaires réduites

Avis est donné par les présentes que la ministre de l'Environnement, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[1] [la Loi], a l'intention de modifier la liste intérieure[2] en ajoutant la lettre « P » aux numéros d'identification des polymères mentionnés dans l'arrêté proposé en annexe, puisque la forme de ces polymères qui a été évaluée satisfait aux critères pour les polymères à exigences réglementaires réduites (ERR).

Période de consultation publique

Toute personne peut soumettre des commentaires dans les 120 jours suivant la publication du présent avis d'intention. Toute personne qui s'oppose à l'ajout de la lettre « P » aux numéros d'identification de l'un ou plusieurs de ces polymères devrait indiquer clairement dans leur commentaire le ou les numéros d'identification visés. Des renseignements supplémentaires concernant les mentions réglementaires sont présentés dans la partie 2.1.4.1 du *Document d'orientation pour le* Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères).

L'arrêté proposé en annexe indique les numéros d'identification des polymères visés par la modification.

Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis. Les commentaires peuvent être soumis au moyen du système de déclaration en ligne accessible à partir du Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada, par courriel à substances@ec.gc.ca ou par la poste au Directeur, Division des opérations réglementaires et sciences émergentes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

Conformément à l'article 313 de la Loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels. Une demande de confidentialité doit indiquer quels renseignements ou quelles données devraient être traités comme confidentiels et être motivée eu égard aux critères visés au paragraphe 313(2) de la Loi.

Le sous-ministre adjoint
Direction générale des sciences et de la technologie
Marc D'Iorio
Au nom de la ministre de l'Environnement

[1] L.C. 1999, ch. 33
[2] DORS/94-311

Proposed Order 2027-66-07-01 Amending the Domestic Substances List

1 (1) Part 1 of the Domestic Substances List is proposed to be amended by adding the letter "P" to the following substance identifiers:

25085-00-1 N	68954-09-6 N	128446-53-7 N	212335-52-9 N
26246-64-0 N	69898-59-5 N	129702-02-9 N	213629-14-2 N
26588-79-4 N	69929-34-6 T	130249-48-8 N	219916-89-9 N
27517-36-8 N	70143-96-3 N	136392-68-2 N	235432-88-9 N
29437-37-4 T	70247-83-5 N	143090-77-1 N	241148-28-7 N
30946-90-8 N	70879-78-6 N	146905-75-1 T	252292-68-5 N
31831-53-5 N	73436-96-1 T	147310-94-9 N	253148-83-3 N
35312-82-4 N	80570-62-3 N	150528-62-4 T	259816-91-6 N
35463-82-2 N	82229-37-6 N	151662-01-0 T	338462-62-7 N
37340-77-5 N	90967-53-6 N	152286-38-9 N	347175-78-4 N
42884-82-2 N	92230-56-3 N	152728-72-8 N	357943-06-7 N
43158-34-5 N	93890-50-7 T	153668-87-2 N	358753-08-9 N
51987-20-3 N	95052-33-8 N	156065-02-0 N	360564-25-6 N
57917-06-3 T	95823-40-8 T	156984-51-9 N	366016-41-3 N
58778-82-8 N	96195-80-1 T	157348-57-7 N	397247-05-1 N
59447-57-3 T	99332-22-6 T	160611-50-7 T	414883-97-9 N
62529-82-2 N	107097-75-6 N	165526-47-6 N	425387-19-5 N
63394-02-5 N	110053-40-2 T	189083-55-4 N	436803-57-5 N
67892-91-5 T	111286-86-3 N	190146-13-5 T	443892-05-5 N
67923-32-4 N	116998-33-5 N	192726-52-6 N	750573-49-0 N
68152-89-6 T	125623-38-3 T	193635-75-5 N	869736-22-1 N
68333-55-1 N	126249-95-4 N	200805-09-0 N	2361055-93-6 N
68937-10-0 N	128446-51-5 N	210555-92-3 N	

(2) Part 3 of the List is proposed to be amended by adding the letter "P" to the following substance identifiers:

Identifier	Masked name
11864-2 T	Poly(alkyl acrylate)-co-2-[perfluoro [alkyl(C=6,8,10,12,14)]] ethyl acrylate-co-hydroxymethylcarbamoylethylene-co-(3-chloro-2-hydroxypropyl methacrylate)
11983-4 T	Cycloalkyl lactone modified polymer with alkyl methacrylate, hydroxyalkyl methacrylate, alkyl acrylate, acrylic acid, and di-*t*-butyl peroxide
12009-3 N	2-Propenoic acid, ethyl ester, polymer with 2-methyl-2-propenoic acid, α-[[[1-methyl-1-[3-(methylethenyl) phenyl]ethyl]amino]carbonyl]-ω-[(alkylphenoxy) methyl]ethylpoly(oxy-1,2-ethanediyl), branched and α-[[[1-methyl-1-[3-(methylethenyl)phenyl]ethyl] amino]carbonyl]-ω-(alkylphenoxy)poly(oxy-1,2-ethanediyl), branched
12240-0 T	Polymer of olefin/alkyl carboxylate with polysubstituted alkane, sodium salt
12566-2 T	Dehydrated castor fatty acids, polymer with conjugated linoleic acid, dimer fatty acid, trimethylolpropane, isophthalic acid, terephthalic acid, benzoic acid, trimellitic anhydride and phenyl propyl silsesquioxanes, and alkanetriol

Proposition d'Arrêté 2027-66-07-01 modifiant la liste intérieure

1 (1) Il est proposé de modifier la partie 1 de la liste intérieure en ajoutant la lettre « P » aux numéros d'identification suivants :

25085-00-1 N	68954-09-6 N	128446-53-7 N	212335-52-9 N
26246-64-0 N	69898-59-5 N	129702-02-9 N	213629-14-2 N
26588-79-4 N	69929-34-6 T	130249-48-8 N	219916-89-9 N
27517-36-8 N	70143-96-3 N	136392-68-2 N	235432-88-9 N
29437-37-4 T	70247-83-5 N	143090-77-1 N	241148-28-7 N
30946-90-8 N	70879-78-6 N	146905-75-1 T	252292-68-5 N
31831-53-5 N	73436-96-1 T	147310-94-9 N	253148-83-3 N
35312-82-4 N	80570-62-3 N	150528-62-4 T	259816-91-6 N
35463-82-2 N	82229-37-6 N	151662-01-0 T	338462-62-7 N
37340-77-5 N	90967-53-6 N	152286-38-9 N	347175-78-4 N
42884-82-2 N	92230-56-3 N	152728-72-8 N	357943-06-7 N
43158-34-5 N	93890-50-7 T	153668-87-2 N	358753-08-9 N
51987-20-3 N	95052-33-8 N	156065-02-0 N	360564-25-6 N
57917-06-3 T	95823-40-8 T	156984-51-9 N	366016-41-3 N
58778-82-8 N	96195-80-1 T	157348-57-7 N	397247-05-1 N
59447-57-3 T	99332-22-6 T	160611-50-7 T	414883-97-9 N
62529-82-2 N	107097-75-6 N	165526-47-6 N	425387-19-5 N
63394-02-5 N	110053-40-2 T	189083-55-4 N	436803-57-5 N
67892-91-5 T	111286-86-3 N	190146-13-5 T	443892-05-5 N
67923-32-4 N	116998-33-5 N	192726-52-6 N	750573-49-0 N
68152-89-6 T	125623-38-3 T	193635-75-5 N	869736-22-1 N
68333-55-1 N	126249-95-4 N	200805-09-0 N	2361055-93-6 N
68937-10-0 N	128446-51-5 N	210555-92-3 N	

(2) Il est proposé de modifier la partie 3 de la même liste en ajoutant la lettre « P » aux numéros d'identification suivants :

Identifiant	Dénomination maquillée
11864-2 T	Poly(acrylate d'alkyle)-copolymère-2-{perfluoro [alkyl(C=6,8,10,12,14)]} acrylate d'éthyle-copolymère-hydroxyméthylcarbamoyléthylène-copolymère-(méthacrylate de 3-chloro-2-hydroxypropyle)
11983-4 T	Cycloalkyl lactone modifiée polymérisée avec un méthacrylate d'alkyle, un méthacrylate d'hydroxyalkyle, un acrylate d'alkyle, un acide acrylique, et le peroxyde de di-*t*-butyle
12009-3 N	2-Propénoate d'éthyle polymérisé avec l'acide 2-méthyl-2-propénoïque, l'α-[({1-méthyl-1-[3-(méthyléthényl)phényl]éthyl}amino)carbonyl]-ω-[(alkylphénoxy)méthyl]éthylpoly(oxyéthane-1,2-diyl), ramifié et l'α-[({1-méthyl-1-[3-(méthyléthényl) phényl]éthyl}amino)carbonyl]-ω-(alkylphénoxy) poly(oxyéthane-1,2-diyl), ramifié
12240-0 T	Polymère d'une oléfine et d'un carboxylate d'alkyle avec un alcane polysubstitué, sel de sodium
12566-2 T	Acides gras d'huile de ricin déshydratée polymérisés avec l'acide linoléique conjugué, un dimère d'acide gras, le triméthylolpropane, l'acide isophtalique, l'acide téréphtalique, l'acide benzoïque, l'anhydride trimellitique et des phénylpropylsilsesquioxanes, et un alcanetriol

Identifier	Masked name
12577-4 T	Sunflower oil, polymer with octadecadienoic acid, dehydrated castor fatty acids, phthalic anhydride, trimellitic anhydride and alkanetriol
12631-4 T	2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with dodecyl 2-methyl-2-propenoate, hexadecyl 2-methyl-2-propenoate, octadecyl 2-methyl-2-propenoate, pentadecyl 2-methyl-2-propenoate, tetradecyl 2-methyl-2-propenoate, tridecyl 2-methyl-2-propenoate and 1-vinyl-2-pyrrolidone
12744-0 T	Polymer of ethylene oxide, nonyl phenol and substituted diisocyanate
12745-1 T	Poly(oxy-1,2-ethanediyl), α-hydro-ω-hydroxy-, polymer with (substituted)carbomonocycle, polyalkylene glycol mono(branched nonylphenyl) ether-blocked
12756-3 T	Fatty acids, polymer with benzoic acid, isophthalic acid, pentaerythritol and phthalic anhydride, dibutyl tinoxide-initiated
13055-5 T	2-Propenoic acid, polymer with 2-alkylpropyl 2-methyl-2-propenoate and poly(oxypropylene) diamine, *t*-butylperoxyacetate-initiated
13060-1 T	2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with butyl 2-propenoate and 2-hydroxyethyl 2-propenoate, *t*-amyl peroxyacetate-initiated
13220-8 T	Copolymer of styrene, cyclohexyl methacrylate, n-butyl methacrylate, hydroxyethyl acrylate, substituted propyl methacrylate
13225-4 T	Poly(acrylic acid, di-*t*-butyl peroxide, substituted neodecanoate, hydroxyethyl methacrylate, hydroxypropyl methacrylate, methyl methacrylate, styrene)
13468-4 T	Hexamethylene diamine, alkyl diamine, 1,3-benzenedicarboxylic acid, adipic acid polymer
13559-5 N	2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl and hydroxy alkyl esters, polymer with styrene, acrylic acid and 2-propenoic acid, butyl ester, *tert*-butyl peroctoate initiated, 2-oxepanone modified
13565-2 T	2-Alkenoic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with ethenyl acetate, 2-ethylhexyl 2-alkenoate, 2-alkenoic acid, 2-alkenenitrile, and 2-alkenoic acid, monoester with 1,2-alkanediol
13590-0 N	Maleic anhydride, polymer with branched alkyl diol, propylene glycol and phthalic anhydride
13734-0 N	1,4-Benzenedicarboxylic acid, polymer with chloromethyl oxirane, 1,2-ethanediol, aliphatic carboxylic acid, and 4,4′-(1-methylethylidene) bisphenol, polymer with 2,2′-oxybisethanol
13769-8 N	1,4-Cyclohexanedicarboxylic acid, dimethyl ester, polymer with 5-sulfo-1,3-benzenedicarboxylic acid, bis[2-(2-substituted ethoxyethyl)] ester, sodium salt, 2,2′-oxybisethanol, 1,4-cyclohexanedimethanol and 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol

Identifiant	Dénomination maquillée
12577-4 T	Huile de tournesol polymérisée avec l'acide octadécadiènoïque, des acides gras de ricin déshydratés, l'anhydride phtalique, l'anhydride trimellitique et un alcanetriol
12631-4 T	2-Méthyl-2-propénoate d'alkyle polymérisé avec le 2-méthyl-2-propénoate de dodécyle, le 2-méthyl-2-propénoate d'hexadécyle, le 2-méthyl-2-propénoate d'octadécyle, le 2-méthyl-2-propénoate de pentadécyle, le 2-méthyl-2-propénoate de tétradécyle, le 2-méthyl-2-propénoate de tridécyle et la 1-vinyl-2-pyrrolidone
12744-0 T	Polymère de l'oxyde d'éthylène, du nonylphénol et d'un diisocyanate substitué
12745-1 T	α-Hydro-ω-hydroxy-poly[oxy(éthane-1,2-diyle)], polymérisé avec un carbomonocycle substitué, séquencé avec un éther mono[nonyl(ramifié)phényl] ique de poly[oxy(alcanediyle)]
12756-3 T	Acides gras polymérisés avec l'acide benzoïque, l'acide isophtalique, le pentaérythritol et l'anhydride phtalique, initié par le dibutyloxide d'étain
13055-5 T	Acide propènoïque polymérisé avec le 2-méthyl-2-propènoate de 2-alkylpropyle et la poly(oxypropylène)diamine initié par le *t*-butylperoxyacétate
13060-1 T	2-Méthyl-2-propénoate d'alkyle polymérisé avec le 2-propénoate de butyle et le 2-propénoate de 2-hydoxyéthyle, initié par le peroxyacétate de *t*-amyle
13220-8 T	Copolymère du styrène, du méthacrylate de cyclohexyle, du méthacrylate de n-butyle, de l'acrylate d'hydroxyéthyle et du méthacrylate d'un substituépropyle
13225-4 T	Poly(acide acrylique, peroxyde de di-*t*-butyle, néodécanoate substitué, méthacrylate d'hydroxyéthyle, méthacrylate d'hydroxypropyle, méthecrylate de méthyle, styrène)
13468-4 T	Polymère de l'hexaméthylène diamine, un alkyl diamine, l'acide benzène-1,3-dicarboxylique et l'acide adipique
13559-5 N	2-Méthyl-2-propénoate d'alkyle et d'hydroxyalkyle polymérisé avec le styrène, un acide acrylique et le 2-propénoate de butyle, initié avec le peroctoate de *tert*-butyle, modifié avec la 2-oxépanone
13565-2 T	2-Méthyl-2-alcénoate de méthyle polymérisé avec l'acétate d'éthényle, le 2-alcénoate de 2-éthylhexyle, l'acide 2-alcénoïque, le 2-alcènenitrile et l'acide 2-alcénoïque, monoester avec l'alcane-1,2-diol
13590-0 N	Anhydride maléique polymérisé avec un alkyldiol ramifié, le propylèneglycol et l'anhydride phtalique
13734-0 N	Acide benzène-1,4-dicarboxylique polymérisé avec le chlorométhyloxirane, l'éthane-1,2-diol, un acide aliphatique carboxylique, et le 4,4′-(1-méthyléthylidène)bisphénol, polymérisé avec le 2,2′-oxybiséthanol
13769-8 N	Cyclohexane-1,4-dicarboxylate de diméthyle polymérisé avec le 5-sulfobenzènedicarboxylate de bis[2-(2-substituééthoxyéthyle)], sel de sodium, le 2,2′-oxybiséthanol, le cyclohexane-1,4-diméthanol et le 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol

Identifier	Masked name
13818-3 N	Carbomonocyclicdisubstituted acid, polymer with alkanediol, hexanedisubstituted acid and heteropolycyclicdione
13826-2 N	2-Oxepanone, polymer with diisocyanatomethylbenzene and oxybis(ethanol) nonylphenol capped
13842-0 N	Styrene butadiene polymer with alkenoic acid and alkane ester
13965-6 N	Butyl acrylate, polymer with styrene, ethyl acrylate, methacrylic acid, n-methylolacrylamide and substituted alkyl acrylate
14113-1 N	Alkyl acrylate, polymer with alkyl methacrylate, alkyl acrylate and ethylenically unsaturated carboxylic acid
14289-6 N	1,3-Isobenzofurandione, hexahydro-, polymer with 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-alkanediol and 2,2,4-trimethyl-1,3-pentanediol, carbamate
14400-0 N	Alkylmethanamine, 5-amino-1,3,3-trimethyl-, polymer with 1,3-diisocyanatomethylbenzene, α-hydro-ω-hydroxypoly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)], 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane and 1,1′-methylenebis[4-isocyanatobenzene], Et alc.- blocked
14498-8 N	1,3-Isobenzofurandione, hexahydro-, polymer with 2-alkyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol and 1,6-hexanediol
14516-8 T	Butyl 2-methyl-2-propenoate, telomer with 1,2-propanediol mono 2-propenoate, (1-methylethenyl)benzene dimer, 1-alkoxy-2-propanol carbamate, 2-ethyl-1,1-dimethylpropyl hexaneperoxoate-initiated
14607-0 T	Carbocyclic diisocyanate polymer with 1,6-hexanediol, hexanedioic acid, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 2-aminoethanol, *N*,*N*-diethylethanamine
14700-3 N	1,3-Diisocyanatomethylbenzene, α-hydro-ω-hydroxypoly(oxy-1,4-butanediyl) and polyalkyl substituted carbomonocyclic diisocyanate
14820-6 N	1,4-Benzenedicarboxylic acid, polymer with alkyl glycol, 2,2′-oxybis(ethanol), 1,2-propanediol and 1,2,3-propanetriol
15100-7 N	Butanoic acid, 3-oxo-, 2-[(2-methyl-1-oxo-2-propenyl) oxy]ethyl ester, polymer with butyl 2-methyl-2-propenoate, ethenylbenzene, alkyl 2-propenoate and 2-methyl-2-propenoic acid
15176-2 N	Fatty acids, tall-oil, polymers with bisphenol A, branched 4-nonylphenol, formaldehyde, glycerol, maleic anhydride, pentaerythritol, rosin, petroleum distillates and tall oil
15287-5 N	Acrylonitrile, polymer with methyl methacrylate, methacrylic acid, and a substituted methacrylate ester
15310-1 N	1,4-Disubstituted carbomonocycle polymer with 2-methyl-1,3-propanediol and (*E*)-2-butenedioic acid

Identifiant	Dénomination maquillée
13818-3 N	Acide carbomonocyclique disubstitué, polymérisé avec un alcanediol, un acide hexylique disubstitué et une hétéropolycycledione
13826-2 N	Oxépan-2-one polymérisée avec le diisocyanatométhylbenzène et l'oxybis(éthanol) terminé avec le nonylphénol
13842-0 N	Styrène et butadiène polymérisé avec un acide alcénoïque et un ester d'alcane
13965-6 N	Acrylate de butyle polymérisé avec le styrène, l'acrylate d'éthyle, l'acide méthacrylique, le n-méthylolacrylamide et l'acrylate d'un substituéalkyle
14113-1 N	Acrylate d'alkyle polymérisé avec le méthacrylate d'alkyle, un acrylate d'alkyle et un acide carboxylique insaturé éthylèniquement
14289-6 N	Hexahydroisobenzofuranne-1,3-dione polymérisée avec le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, le 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)alcane-1,3-diol et le 2,2,4-triméthylpentane-1,3-diol, carbamate
14400-0 N	5-Amino-1,3,3-triméthylalkylméthanamine polymérisée avec le 1,3-diisocyanatométhylbenzène, l'α-hydro-ω-hydroxypoly[oxy(méthyléthane-1,2-diyl)], le 5-isocyanato-1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane et le 1,1′-méthylènebis[4-isocyanatobenzène], bloqué avec l'alcool éthylique
14498-8 N	Hexahydroisobenzofuranne-1,3-dione polymérisé avec le 2-alkyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol et l'hexane-1,6-diol
14516-8 T	2-Méthyl-2-propénoate de butyle télomérisé avec le mono-2-propénoate de propane-1,2-diol, le dimère de (1-méthyléthényl)benzène, le carbamate de 1-alkoxypropan-2-ol, initié avec l'hexaneperoxoate de 2-éthyl-1,1-diméthylpropyle
14607-0 T	Diisocyanate carbocyclique polymérisé avec l'hexane-1,6-diol, l'acide hexanedioïque, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque, le 2-aminoéthanol et la *N*,*N*-diéthyléthanamine
14700-3 N	1,3-Diisocyanatométhylbenzène, α-hydro-ω-hydroxypoly(oxybutane-1,4-diyl) et un polyalkyl d'un diisocyanate carbomonocyclique substitué
14820-6 N	Acide benzène-1,4-dicarboxylique polymérisé avec un alkylglycol, le 2,2′-oxydiéthanol, le propane-1,2-diol et le propane-1,2,3-triol
15100-7 N	3-Oxobutanoate de 2-[(2-méthyl-1-oxo-2-propényl) oxy]éthyle polymérisé avec le 2-méthyl-2-propènoate de butyle, l'éthénylbenzène, le 2-propènoate d'alkyle et l'acide 2-méthyl-2-propènoïque
15176-2 N	Acides gras de tallöl polymère avec le bisphénol A, le 4-nonylphénol ramifié, le formaldéhyde, le glycérol, l'anhydride maléique, le pentaérythritol, le colophane, des distillats de pétrole et le tallöl
15287-5 N	Acrylonitrile polymérisé avec le méthacrylate de méthyle, l'acide méthacrylique et un ester de méthacrylate substitué
15310-1 N	1,4-Disubstituécarbomonocycle polymérisé avec le 2-méthylpropane-1,3-diol et l'acide (*E*)-2-butènedioïque

Identifier	Masked name
15412-4 N	Fatty acids, C_{18} unsaturated dimers, hydrogenated polymers with butyl acrylate, butyl methacrylate, glycidyl neodecanoate, hydrazine, 2-hydroxyethyl acrylate-polyethylene-polypropylene glycol, 2-aminopropyl C_{1-4}-alkyl ether reaction product, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, methyl methacrylate, 1,1′-methylenebis(4-isocyanatocyclohexane), 4-oxoalkanoic acid, and trimethylolpropane compounds with triethylamine
15429-3 N	Poly(oxyalkylenediyl), α-hydro-ω-hydroxy, polymer with 1,4-diisocyanatobenzene, Me Et ketone oxime-blocked
15453-0 N	Fatty acids, tall-oil, polymers with 1,3-benzenedicarboxylic acid, benzoic acid, 1,3-isobenzofurandione, 2,2-bis(hydroxymethyl)-1,3-propanediol and alkane polyol
15466-4 N	Isocyanic acid, polymethylenepolyphenylene ester, polymer with 1,3-butadiene homopolymer, hydroxy-terminated, 1,3-dicyanatomethylbenzene, hexanedioic acid, polymer with 1,4-butanediol and substituted alkane
15522-6 N	Ethoxylated bisphenol-A polymer with neopentyl glycol, isopthalic acid, terephthalic acid and aromatic diisocyanate
15534-0 N	Octadecanoic acid, 12-hydroxy-, polymer with ethenylbenzene, 2-ethylhexyl 2-alkyl-2-propenoate, hydroxyalkyl 2-propenoate, hydroxyalkyl 2-propenoate, methyl 2-methyl-2-propenoate, methyl 2-propenoate, 2-methyl-2-propenoic acid, 2-methylpropyl 2-methyl-2-propenoate, and oxiranylmethyl 2-methyl-2-propenoate, *tert*-Bu 2-ethylhexaneperoxoate-initiated
15611-5 N	Aliphatic diisocyanate homopolymer, polyether and alkyl alcohol blocked
15623-8 N	Furandione, polymer with alkyl alcohol, alkyl acrylate, hydroxyalkyl methacrylate, alkyl methacrylate, aromatic bisperoxide, alkylthiol and diperoxyketal
15660-0 N	2-Propenoic acid, polymer with alkyl 2-propenoate, butyl 2-methyl-2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-propenoate, 2-methyl-2-propenoic acid monoester with 1,2-propanediol and ethenylbenzene, bis(1-methyl-1-phenylethyl) peroxide-initiated
15662-2 N	Polycarboxylate polymer with alkenyloxyalkylol modified poly(oxyalkylenediyl) sodium salt
15736-4 N	2-Propenoic acid, γ-ω-perfluoro-C_8-C_{14}-alkyl ester, polymer with perfluoro alkyl ethyl methacrylate, stearylacrylate, *N*-methylolmethacrylamide, glycidylmethacrylate and vinylidene chloride
15806-2 N	2-Propenoic acid, 2-methyl-, monoester with alkanediol, polymer with ethenylbenzene, ethyl 2-propenoate and 1-methyl-1-phenylethylhydroperoxide

Identifiant	Dénomination maquillée
15412-4 N	Dimères d'acides gras insaturés en C_{18}, hydrogénés polymère avec l'acrylate de butyle, le méthacrylate de butyle, le néodécanoate glycidylique, l'hydrazine, le produit de réaction de l'acrylate de 2-hydroxyéthyle-polyéthylène-polypropylèneglycol-l'éther C_{1-4}-alkylique de 2-aminopropyle, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque, le méthacrylate de méthyle, le 1,1′-méthylènebis(4-isocyanatocyclohexane), l'acide 4-oxoalcanoïque, et le triméthylolpropane composé avec la triéthylamine
15429-3 N	α-Hydro-ω-hydroxypoly(oxyalkylènediyl) polymérisé avec le 1,4-diisocyanatobenzène, bloqué par la méthyléthylcétone-oxime
15453-0 N	Acides gras de tallöl polymère avec l'acide benzène-1,3-dicarboxylique, l'acide benzoïque, l'isobenzofuranne-1,3-dione, le 2,2-bis(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol et un alcanepolyol
15466-4 N	Isocyanate de polyméthylènepolyphénylène polymérisé avec l'homopolymère du buta-1,3-diène, terminé par un hydroxy, le 1,3-dicyanatométhylbenzène, l'acide hexanedioïque, polymérisé avec le butane-1,4-diol et un alcane substitué
15522-6 N	Bisphénol-A éthoxylé polymérisé avec le néopentylglycol, l'acide isophtalique, l'acide téréphtalique et un diisocyanate aromatique
15534-0 N	Acide 12-hydroxyoctadécanoïque polymérisé avec l'éthénylbenzène, le 2-alkyl-2-propènoate de 2-éthylhexyle, le 2-propènoate d'hydroxyalkyle, le 2-propènoate d'hydroxyalkyle, le 2-méthyl-2-propènoate de méthyle, le 2-propènoate de méthyle, l'acide 2-méthyl-2-propènoïque, le 2-méthyl-2-propènoate de 2-méthylpropyl, et le 2-méthyl-2-propènoate d'oxiranylméthyle, initié avec le 2-éthylhexaneperoxoate de *tert*-butyle
15611-5 N	Diisocyanate aliphatique homopolymérisé, bloqué par un polyéther et un alcool alkylique
15623-8 N	Furannedione polymérisée avec un alcool d'alkyle, un acrylate d'alkyle, le méthacrylate d'hydroxyalkyle, le méthacrylate d'alkyle, un bisperoxyde aromatique, un alkylthiol et le diperoxykétal
15660-0 N	Acide 2-propènoïque polymérisé avec le 2-propènoate d'alkyle, le 2-méthyl-2-propènoate de butyle, le 2-propènoate de 2-hydroxyéthyle, l'acide 2-méthyl-2-propènoïque monoester avec le propane-1,2-diol et l'éthénylbenzène, initié avec le peroxyde de bis(1-méthyl-1-phényléthyle)
15662-2 N	Polycarboxylate polymérisé avec un alcényloxyalkylol modifié poly(oxyalkylènediyl) sel de sodium
15736-4 N	2-Propénoate de γ-ω-perfluoro-C_8-C_{14}-alkyle polymérisé avec le méthacrylate de perfluoroalkyléthyle, le stéarylacrylate, le *N*-méthylolméthacrylamide, le glycidylméthacrylate et le chlorure de vinylidène
15806-2 N	Acide 2-méthyl-2-propénoïque monoester avec un alcanediol, polymérisé avec l'éthénylbenzène, le 2-propénoate d'éthyle et le 1-méthyl-1-phényléthylhydroperoxyde

Identifier	Masked name
15819-6 N	Hexanedioic acid, polymer with aliphatic diamine, 1,4-cyclohexanedimethanol, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,6-hexanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid and 1,1′-methylenebis[4-isocyanatocyclohexane], cmpd. with *N*,*N*-diethylethanamine
15821-8 N	Alkyl methacrylate, polymer with alkyl acrylate, aromatic vinyl monomer, alkyl methacrylate, alkanediol mono methacrylate and alkenoic acid, substituted peroxyacetate initiated
15860-2 N	1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with aromatic dicarboxylic acid, aliphatic alkyldiol, branched alkyldiol and branched alkyltriol
15863-5 N	Ethyl acrylate, butyl acrylate, acrylate ester polymer
15919-7 N	2-Propenoic acid, polymer with alkyl 2-propenoate and ethene, magnesium salt
15929-8 N	Fatty acid, polymer with 1,4-butanediol and coco fatty acid
15932-2 N	1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol and hexanedioic acid, hydroxy alkoxy ester, 6-hydroxyhexanoate
15973-7 N	Alkenes, ethylene-manuf.-by product C_5 cut, oligomers, polymers with ethylene-manuf.-by product dicyclopentadiene-conc. alkenes, tung oil, *p*-*tert*-alkylphenol and formaldehyde
15988-4 N	Alkenes, C_{24-28} α-, polymers with maleic anhydride, reaction products with amine
16009-7 N	Vegetable oil polymer with ethylene glycol, pentaerythritol and phthalic anhydride
16059-3 N	1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with 1,4-benzenedicarboxylic acid, 1,3-dihydro-1,3-dioxo-5-isobenzofurancarboxylic acid, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, hexanedioic acid and glycol
16114-4 N	Formaldehyde, polymer with tetrapropylenephenol, metal salt
16119-0 N	Fatty acids, C_{18}-unsaturated, dimers, hydrogenated, polymers with fatty amines and ethylenediamine
16147-1 N	Alkenes, ethylene-manuf.-by-product dicyclopentadiene, conc., polymers with ethylene-manuf.-by-product C_5-cut alkene oligomers and tall oil, acid treated, polymers with bisphenol A, *p*-*tert*-butylphenol, formaldehyde, fumaric acid, maleic anhydride, pentaerythritol, rosin and 4-(1,1,3,3-tetramethylbutyl)phenol, magnesium salts
16155-0 N	1-Propene, homopolymer, halogenated, grafted with methyl 2-methyl-2-propenoate, butyl 2-methyl-2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-propenoate, 2-methyl-2-propenoic acid, and 2-ethylhexaneperoxoic acid, 1,1-dimethylethyl ester

Identifiant	Dénomination maquillée
15819-6 N	Acide hexanedioïque polymérisé avec une diamine aliphatique, le cyclohexane-1,4-diméthanol, le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'hexane-1,6-diol, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque et le 1,1′-méthylènebis[4-isocyanatocyclohexane], composé avec la *N*,*N*-diéthyléthanamine
15821-8 N	Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec un acrylate d'alkyle, un monomère vinyl aromatique, un méthacrylate d'alkyle, un mono méthacrylate d'alcanediol et un acide alcénoïque, initié avec un peroxyacétate substitué
15860-2 N	Acide benzène-1,3-dicarboxylique polymérisé avec un acide aromatique dicarboxylique, un alkyldiol aliphatique, un alkyldiol ramifié et un alkyltriol ramifié
15863-5 N	Polymère de l'acrylate d'éthyle, de l'acrylate de butyle et d'un ester d'acrylate
15919-7 N	Acide 2-propénoïque polymérisé avec le 2-propénoate d'alkyle et l'éthène, sel de magnésium
15929-8 N	Acide gras polymérisé avec le butane-1,4-diol et l'acide gras de coco
15932-2 N	Acide benzène-1,3-dicarboxylique polymérisé avec le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, le 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol et l'hexanedioate d'un hydroxyalkoxy, 6-hydroxyhexanoate
15973-7 N	Alcènes de la fraction en C_5 des sous-produits de fabrication de l'éthylène, oligomérisés, polymérisés avec des alcènes riches en dicyclopentadiène issus des sous-produits de fabrication de l'éthylène, l'huile de canton, le *p*-*tert*-alkylphénol et le formaldéhyde
15988-4 N	α-Alcènes en C_{24-28} polymères avec l'anhydride maléique, produits de réaction avec une amine
16009-7 N	Huile végétale polymérisée avec l'éthylèneglycol, le pentaérythritol et l'anhydride phtalique
16059-3 N	Acide benzène-1,3-dicarboxylique polymérisé avec l'acide benzène-1,4-dicarboxylique, l'acide 1,3-dihydro-1,3-dioxo-5-isobenzofurancarboxylique, le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'acide hexanedioïque et le glycol
16114-4 N	Formaldéhyde polymérisé avec le tétrapropylènephénol, sel métallique
16119-0 N	Dimères d'acides gras insaturés en C_{18}, hydrogénés, polymère avec des amines grasses et l'éthylènediamine
16147-1 N	Tallöl polymérisé avec des oligomères d'alcènes en C_5, sous-produits de la fabrication de l'éthylène et des mélanges d'alcènes renfermant une forte proportion de dicyclopentadiène, sous-produits de la fabrication de l'éthylène, traité à l'acide, polymère avec le bisphénol A, le *p*-*tert*-butylphénol, le formaldéhyde, l'acide fumarique, l'anhydride maléique, le pentaérythritol, le colophane et le 4-(1,1,3,3-tétraméthylbutyl)phénol, sels de magnésium
16155-0 N	Prop-1-ène, homopolymérisé, halogéné, greffé avec le 2-méthyl-2-propénoate de méthyle, le 2-méthyl-2-propénoate de butyle, le 2-propénoate de 2-hydroxyéthyle, l'acide 2-méthyl-2-propénoïque, et le 2-éthylhexaneperoxoate de 1,1-diméthyléthyle

Identifier	Masked name
16196-5 T	Fatty acid, C_{18}-unsatd., dimers, polymers with allylalcohol, bisphenol A, epichlorohydrin, vegetable fatty acid, octadecadienoic acid, styrene and acrylic acid
16203-3 N	2-Propenoic acid, butyl ester, polymer with 2-ethylhexyl 2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-propenoate and polyfluoroalkyl 2-propenoate, 4,4′-azobis[4-cyanopentanoic acid]-initiated
16220-2 N	Poly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)], α-hydro-ω-hydroxy-, polymer with carbocyclic diisocyanate and 1,1′-methylenebis[4-isocyanatobenzene], Et alc.-blocked
16237-1 N	1,3-Benzenedicarboxylic acid, polymer with diisocyanatoalkane, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, hexanedioic acid, 1,6-hexanediol, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 2,2′-iminobis(ethanol), carbocyclicfurandione and diisocyanatocycloalkane, Me Et ketone oxime-blocked, compds. with 2-(dimethylamino)ethanol
16351-7 N	Butyl acrylate, polymer with hydroxypropyl methacrylate, methacrylic acid, styrene and peroxide
16352-8 N	Butyl acrylate, polymer with hydroxypropyl methacrylate, methacrylic acid, styrene and peroxide
16353-0 N	Hydroxypropyl methacrylate, polymer with methacrylic acid, methyl methacrylate, styrene and peroxide
16457-5 N	Fatty acids, alkyl unsatd., dimers, polymers with diethanolamine, alkane diisocyanate, alkanediol, hydroxy-substituted alkanoic acid, dicarboxylic aromatic acid, and cycloalkane diisocyanate, compds. with 2-(dimethylamino)ethanol
16600-4 N	Alkyl methacrylate polymer with alkyl methacrylate, aromatic vinyl monomer, hydroxyalkyl acrylate, and acrylic acid, *tert*-Bu-2-ethylhexaneperoxoate-initiated, cmpds. with 2-(dimethylamino)ethanol
16713-0 N	Carbamic acid, [arylene[alkyleneiminocarbonylimino(arylene)]]bis-, dipolyglycol ethers
17808-6 N	2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymers with ethyl acrylate, polyethylene glycol methacrylate alkyl ethers and polyethylene-polypropylene glycol monoallyl ether
18175-4 N	Ethoxylated alkyl amines compds. with acrylic acid-alkyl acrylate-methylstyrene-styrene polymer, ammonium salts
19487-5 N	Siloxanes and silicones, di-Me, [poly[[(substituted-alkeneyl)substituted]alkyl]substituted alkyl]-substituted alkyl group-terminated

Identifiant	Dénomination maquillée
16196-5 T	Dimères d'acides gras insaturés en C_{18} polymères avec un allylalcool, le bisphénol A, l'épichlorhydrine, un acide gras végétal, l'acide octadécadiènoïque, le styrène et l'acide acrylique
16203-3 N	2-Propènoate de butyle polymérisé avec le 2-propènoate de 2-éthylhexyle, le 2-propènoate de 2-hydroxyéthyle et le 2-propènoate de polyfluoroalkyle, initié avec le 4,4′-azobis[acide cyanopentanoïque]
16220-2 N	α-Hydro-ω-hydroxypoly[oxy(méthylène-1,2-diyl)] polymérisé avec un diisocyanate carbocyclique et le 1,1′-méthylènebis[4-isocyanatobenzène], bloqué avec l'alcool éthylique
16237-1 N	Acide benzène-1,3-dicarboxylique polymérisé avec un diisocyanatoalcane, le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'acide hexanedioïque, l'hexane-1,6-diol, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropanoïque, le 2,2′-iminobis(éthanol), une carbocycliquefurandione et un diisocyanatocycloalcane, bloqué par la méthyléthylcétone-oxime, composé avec le 2-(diméthylamino)éthanol
16351-7 N	Acrylate de butyle polymérisé avec le méthacrylate d'hydroxypropyle, l'acide méthacrylique, le styrène et un peroxyde
16352-8 N	Acrylate de butyle polymérisé avec le méthacrylate d'hydroxypropyle, l'acide méthacrylique, le styrène et un peroxyde
16353-0 N	Méthacrylate d'hydroxypropyle polymérisé avec l'acide méthacrylique, le méthacrylate de méthyle, le styrène et un peroxyde
16457-5 N	Dimères d'acides gras alkyliques insaturés polymère avec la diéthanolamine, le diisocyanate d'alcane, un alcanediol, un acide hydroxy-substitué alcanoïque, un acide dicarboxylique aromatique et un diisocyanate d'un cycloalcane, composé avec le 2-(diméthylamino)éthanol
16600-4 N	Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec un méthacrylate d'alkyle, un monomère aromatique vinylique, un acrylate d'hydroxyalkyle, et un acide acrylique, initié avec le 2-éthylhexaneperoxoate de *tert*-butyle, composé avec le 2-(diméthylamino) éthanol
16713-0 N	Acide {arylènebis[alkylèneiminocarbonylimino(arylène)]}biscarbamique, éthers de dipolyglycol
17808-6 N	Acide 2-méthyl-2-propènoïque polymère avec l'acrylate d'éthyle, des éthers alkyliques de méthacrylate de polyéthylèneglycol et l'éther monoallylique de polyéthylène-polypropylèneglycol
18175-4 N	Alkylamines éthoxylées composées avec le polymère d'acide acrylique-acrylate d'alkyle-méthylstyrène-styrène, sels d'ammonium
19487-5 N	Polydiméthylsiloxanes à terminaisons [poly[[(alcènyl substitué)substitué]alkyl]alkyl substitué]alkyles substitués

Coming into force

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

Entrée en vigueur

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

EXPLANATORY NOTE

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

Description

The notice of intent is an opportunity for the public to comment on the proposed amendments to the Domestic Substances List (DSL), pursuant to subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), that would add the letter "P" to the identifiers of 167 polymers, as the assessed form of those polymers met the reduced regulatory requirement (RRR) polymer criteria.

Background

The DSL provides an inventory of substances manufactured in or imported into Canada on a commercial scale. A substance not on the DSL is, therefore, a new substance in Canada. Under CEPA, no new substances can be manufactured in or imported into Canada above the prescribed thresholds before an assessment of their potential impacts on human health and the environment has been performed. Reporting requirements for new chemicals and polymers are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [the Regulations].

Substances on the DSL are not subject to notification under the Regulations; however, when a substance identifier on the DSL is followed by a regulatory flag (that is letter "S", "S′" or "P") this substance is subject to notification under certain circumstances.

The letter "P" after a substance identifier indicates that the substance assessed and added to the DSL met the RRR polymer criteria in the Regulations. Substances that meet the RRR polymer criteria are considered of low concern, which allows for fewer regulatory information requirements than for non-reduced regulatory requirement (non-RRR) polymers. Typically, a substance synthesized in a form that meets the RRR polymer criteria can also be synthesized in a form that does not meet these criteria.

The purpose of the letter "P" is to indicate that any person who intends to manufacture in or import into Canada the polymer in a form that does not meet the RRR criteria in a quantity above prescribed thresholds must submit the

NOTE EXPLICATIVE

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

Description

L'avis d'intention permet au public de faire connaître ses commentaires au sujet des modifications proposées à la liste intérieure, conformément au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], qui ajouteraient la lettre « P » aux numéros d'identification de 167 polymères, puisque la forme de ces polymères qui a été évaluée satisfait aux critères pour les polymères à exigences réglementaires réduites (ERR).

Contexte

La liste intérieure est une liste de substances fabriquées ou importées au Canada à l'échelle commerciale. Une substance ne figurant pas sur la liste intérieure est donc une substance nouvelle au Canada. En vertu de la LCPE, aucune substance nouvelle ne peut être fabriquée ou importée au Canada au-delà des seuils prescrits avant qu'une évaluation des impacts potentiels sur la santé humaine et l'environnement n'ait été complétée. Les exigences de déclarations concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères) sont prescrites dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [le Règlement].

Les substances figurant sur la liste intérieure ne sont pas assujetties aux exigences de déclaration du Règlement. Néanmoins, lorsque le numéro d'identification d'une substance sur la liste intérieure est suivi d'une mention réglementaire (c'est-à-dire les lettres « S », « S′ » ou « P »), cette substance est assujettie à des exigences de déclaration dans certaines circonstances.

La lettre « P » qui suit le numéro d'identification d'une substance indique que la substance ayant fait l'objet d'une évaluation et ayant été inscrite sur la liste intérieure satisfaisait aux critères établis pour les polymères ERR du Règlement. Les substances qui satisfont aux critères établis pour les polymères ERR sont considérées comme peu préoccupantes et sont assujetties à moins d'exigences réglementaires en matière de renseignements que les polymères qui ne sont pas des polymères à exigences réglementaires réduites (non-ERR). Dans la plupart des cas, une substance synthétisée dans une forme qui satisfait aux critères ERR peut aussi être synthétisée dans une forme qui ne satisfait pas aux critères ERR.

Le but de la lettre « P » est d'indiquer que toute personne qui prévoit fabriquer le polymère ou l'importer au Canada sous une forme qui ne satisfait pas aux critères établis pour les polymères ERR au-delà des quantités prescrites

information prescribed in the Regulations. Please consult section 4.7 of the *Guidance document for the* New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers) for help determining the applicable notification schedule.

Project scope

Environment and Climate Change Canada identified substances that were assessed as RRR polymers and added to the DSL without the letter "P." Any form of these polymers that does not meet the RRR criteria currently does not require notification. Therefore, it is proposed to add the letter "P" to the identifiers of these polymers to clarify that only the RRR forms of these polymers are on the DSL, as per their assessment, and not the non-RRR forms. The addition of the letter "P" would allow for the environmental and human health risk assessment of any form of these polymers that does not meet the RRR criteria, prior to their manufacture or import in Canada.

Next steps

Within 120 days of publication of the notice of intent, any person may submit comments on the proposed amendments, which will be taken into consideration during the development of the final order. The final order will be published in the *Canada Gazette*, Part II. Amendments to the DSL are not in force until the order is published in the *Canada Gazette*, Part II.

Contact information

For all questions, please contact the Substances Management Information Line at 1-800-567-1999 (within Canada), 819-938-3232 (outside Canada), or substances@ec.gc.ca. Please also visit the New Substances program website.

doit communiquer les renseignements prescrits dans le Règlement. Veuillez consulter la partie 4.7 du *Document d'orientation pour le* Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères) afin de déterminer l'annexe à sélectionner pour la déclaration.

Portée du projet

Environnement et Changement climatique Canada a identifié des substances qui ont été évaluées en tant que polymères ERR et inscrites sur la liste intérieure sans la lettre « P ». Les formes de ces polymères qui ne satisfont pas aux critères établis pour les polymères ERR ne sont présentement pas assujetties aux exigences de déclaration du Règlement. Il est donc proposé d'ajouter la lettre « P » aux numéros d'identification de ces polymères afin de préciser que seules les formes ERR de ces polymères figurent sur la liste intérieure, conformément à leur évaluation, et que les formes non-ERR n'y figurent pas. L'ajout de la lettre « P » permettrait l'évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement de toute forme de ces polymères qui ne satisfait pas aux critères établis pour les polymères ERR avant que ces derniers ne soient fabriqués ou importés au Canada.

Prochaines étapes

Dans les 120 jours suivant la publication du présent avis d'intention, toute personne peut soumettre des commentaires sur les modifications proposées, lesquels seront pris en considération lors de la rédaction de l'arrêté final. L'arrêté final sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les modifications à la liste intérieure ne sont pas en vigueur tant que l'arrêté n'a pas été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Coordonnées

Pour toute question, veuillez communiquer avec la Ligne d'information de la gestion des substances au 1-800-567-1999 (au Canada), 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada), ou par courriel à substances@ec.gc.ca. Veuillez aussi visiter le site Web du Programme des substances nouvelles.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for living organisms (subsection 106(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas any person who proposes to import or manufacture a living organism that is not on the

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les organismes vivants [paragraphe 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer un organisme vivant qui ne figure pas à

Domestic Substances List must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 106(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act); and

Whereas a person may, pursuant to subsection 106(8) of the Act, request any of the requirements to provide information under subsection 106(1) of the Act to be waived;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsection 106(9) of the Act, that the Minister of the Environment waived some requirements to provide information in accordance with the following annex pursuant to subsection 106(8) of that Act.

Pascal Roberge
Director
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

la *Liste intérieure* doit fournir à la ministre de l'Environnement les renseignements exigés aux termes du paragraphe 106(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi];

Attendu qu'une personne peut, aux termes du paragraphe 106(8) de la Loi, demander une exemption à l'exigence de fournir les renseignements visés au paragraphe 106(1) de la Loi;

Pour ces motifs, avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 106(9) de la Loi, que la ministre de l'Environnement a accordé aux termes du paragraphe 106(8) de cette loi une exemption à l'obligation de fournir certains renseignements conformément à l'annexe suivante.

Le directeur
Direction générale des sciences et de la technologie
Pascal Roberge
Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEX

Table: Waiver of information requirements

(Subsection 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a living organism in relation to which a waiver was granted
Almac Clinical Services Group	Data from tests to determine the effects of the living organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed
	Data from tests to determine the effects of the living organism on terrestrial plant and invertebrate species likely to be exposed
Atsena Therapeutics	Data from tests to determine the effects of the living organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed
	Data from tests to determine the effects of the living organism on terrestrial plant and invertebrate species likely to be exposed
	Data from tests of antibiotic susceptibility

ANNEXE

Tableau : Exemption à l'obligation de fournir des renseignements

[paragraphe 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant un organisme vivant
Almac Clinical Services Group	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées
	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces terrestres de végétaux et d'invertébrés susceptibles d'y être exposées
Atsena Therapeutics	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées
	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces terrestres de végétaux et d'invertébrés susceptibles d'y être exposées
	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a living organism in relation to which a waiver was granted
AstraZeneca Canada Inc.	Data from tests to determine the effects of the living organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (3)[a]
	Data from tests to determine the effects of the living organism on terrestrial plant and invertebrate species likely to be exposed (3)
	Data from tests of antibiotic susceptibility (3)
PCI Pharma Services	Data from tests to determine the effects of the living organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (2)
	Data from tests to determine the effects of the living organism on terrestrial plant and invertebrate species likely to be exposed (2)
	Data from tests of antibiotic susceptibility (2)

[a] The number in brackets indicates the number of times that the information requirement in the second column was waived for the person.

Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant un organisme vivant
AstraZeneca Canada Inc.	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3)[a]
	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces terrestres de végétaux et d'invertébrés susceptibles d'y être exposées (3)
	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (3)
PCI Pharma Services	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2)
	Données des essais servant à déterminer les effets de l'organisme vivant sur les espèces terrestres de végétaux et d'invertébrés susceptibles d'y être exposées (2)
	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (2)

[a] Le nombre entre parenthèses indique le nombre de fois qu'une exemption a été accordée au bénéficiaire relativement aux renseignements visés à la deuxième colonne.

EXPLANATORY NOTE

The decision to grant a waiver is made on a case-by-case basis by the Minister of the Environment in consultation with the Minister of Health. Every year, approximately 300 regulatory declarations are submitted for chemicals, polymers and living organisms under subsections 81(1), (3) and (4) and 106(1), (3) and (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act) and around 100 waivers are granted yearly for chemicals, polymers and living organisms under subsections 81(8) and 106(8) of the Act.

For more information, please see the waivers web page on the New Substances program website.

NOTE EXPLICATIVE

La décision d'accorder ou non une exemption est prise par la ministre de l'Environnement en fonction de chaque cas, en consultation avec la ministre de la Santé. Chaque année, environ 300 déclarations réglementaires sont produites pour des substances chimiques, des polymères et des organismes vivants conformément aux paragraphes 81(1), (3) et (4) et 106(1), (3) et (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi] et environ 100 exemptions sont accordées en vertu des paragraphes 81(8) et 106(8) de la Loi.

Pour plus d'information, veuillez consulter la page Web des exemptions sur le site Web du Programme des substances nouvelles.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for substances (subsection 81(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas any person who proposes to import or manufacture a substance that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act); and

Whereas a person may, pursuant to subsection 81(8) of the Act, request any of the requirements to provide information under subsection 81(1) of the Act to be waived;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsection 81(9) of the Act, that the Minister of the Environment waived some requirements to provide information pursuant to subsection 81(8) of that Act and in accordance with the following annex.

Pascal Roberge
Director
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

Table: Waiver of information requirements

(Subsection 81(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a substance in relation to which a waiver was granted
BASF Canada Inc.	Data in respect of hydrolysis rate as a function of pH
Clariant (Canada) Inc.	Data in respect of hydrolysis rate as a function of pH
LiquidPower Canada Inc.	Data in respect of number average molecular weight (Mn)
	Data in respect of maximum concentrations, expressed in percentage, of all residual constituents having a molecular weight less than 500 daltons and of all residual constituents having a molecular weight less than 1 000 daltons

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances [paragraphe 81(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer une substance qui ne figure pas à la *Liste intérieure* doit fournir à la ministre de l'Environnement les renseignements exigés aux termes du paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi];

Attendu qu'une personne peut, aux termes du paragraphe 81(8) de la Loi, demander une exemption à l'exigence de fournir les renseignements visés au paragraphe 81(1) de la Loi;

Pour ces motifs, avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 81(9) de la Loi, que la ministre de l'Environnement a accordé aux termes du paragraphe 81(8) de cette loi une exemption à l'obligation de fournir certains renseignements conformément à l'annexe suivante.

Le directeur
Direction générale des sciences et de la technologie
Pascal Roberge
Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEXE

Tableau : Exemption à l'obligation de fournir des renseignements

[paragraphe 81(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant une substance
BASF Canada Inc.	Données concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Clariant (Canada) Inc.	Données concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
LiquidPower Canada Inc.	Données concernant la masse moléculaire moyenne en nombre (Mn)
	Données concernant les concentrations maximales, en pourcentage, des composantes résiduelles dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et celles dont la masse moléculaire est inférieure à 1 000 daltons

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a substance in relation to which a waiver was granted
Solventum Canada Limited	Data in respect of vapour pressure
	Data in respect of octanol/water partition coefficient

Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant une substance
Solventum Canada Limited	Données concernant la pression de vapeur
	Données concernant le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau

EXPLANATORY NOTE

The decision to grant a waiver is made on a case-by-case basis by the Minister of the Environment in consultation with the Minister of Health. Every year, approximately 300 regulatory declarations are submitted for chemicals, polymers and living organisms under subsections 81(1), (3) and (4) and 106(1), (3) and (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act) and around 100 waivers are granted yearly for chemicals, polymers and living organisms under subsections 81(8) and 106(8) of *the* Act.

For more information, please see the waivers web page on the New Substances program website.

NOTE EXPLICATIVE

La décision d'accorder ou non une exemption est prise par la ministre de l'Environnement en fonction de chaque cas, en consultation avec la ministre de la Santé. Chaque année, environ 300 déclarations réglementaires sont produites pour des substances chimiques, des polymères et des organismes vivants conformément aux paragraphes 81(1), (3) et (4) et 106(1), (3) et (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi] et environ 100 exemptions sont accordées en vertu des paragraphes 81(8) et 106(8) de la Loi.

Pour plus d'information, veuillez consulter la page Web des exemptions sur le site Web du Programme des substances nouvelles.

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Appointments

Canada Revenue Agency
- Director of the Board of Management
  - Clarke, Lloyd, Order in Council 2026-881

Canadian Energy Regulator
- Full-time Commissioner
  - Beauchemin, Christine, Order in Council 2026-904
- Part-time Commissioners
  - Bell, Lauren, Order in Council 2026-905
  - Dumanovski, Kiril, Order in Council 2026-812
  - Farmer, David J., Order in Council 2026-945

Canadian Institutes of Health Research
- Members of the Governing Council
  - Lennie, Crystal, Order in Council 2026-840
  - Mutwiri, George, Order in Council 2026-911

Copyright Board
- Part-time Member
  - Stephens, Hugh, Order in Council 2026-814

Correctional Investigator of Canada
- Paradiso, David, Order in Council 2026-879

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

Nominations

Agence du revenu du Canada
- Administrateur du conseil de direction
  - Clarke, Lloyd, décret 2026-881

Régie canadienne de l'énergie
- Commissaire à temps plein
  - Beauchemin, Christine, décret 2026-904
- Commissaires à temps partiel
  - Bell, Lauren, décret 2026-905
  - Dumanovski, Kiril, décret 2026-812
  - Farmer, David J., décret 2026-945

Instituts de recherche en santé du Canada
- Membres du conseil d'administration
  - Lennie, Crystal, décret 2026-840
  - Mutwiri, George, décret 2026-911

Commission du droit d'auteur
- Commissaire à temps partiel
  - Stephens, Hugh, décret 2026-814

Enquêteur correctionnel du Canada
- Paradiso, David, décret 2026-879

Court of Appeal of Alberta
Justice of Appeal
Court of King's Bench of Alberta
Judge ex officio
Court of Appeal of the Northwest Territories
Court of Appeal of Nunavut
Judge
Rothwell, The Hon. Thomas, Order in Council 2026-956

Court of Appeal for Ontario
Judges
Superior Court of Justice of Ontario
Judges ex officio
Harris, The Hon. David E., Order in Council 2026-914
Myers, The Hon. Frederick L., Order in Council 2026-913
Nishikawa, The Hon. Sandra, Order in Council 2026-915

Court of Appeal of Quebec
Puisne Judge
Boctor, The Hon. Audrey, Order in Council 2026-846

Court of King's Bench of Alberta
Justice
Court of Appeal of Alberta
Judge ex officio
Lavoie, Malcolm M., K.C., Order in Council 2026-957

Court of King's Bench of Manitoba (Family Division)
Judge
Khan, Hafeez A., Order in Council 2026-923

Employment Insurance Board of Appeal
Member
Snowball, Laura Caroline, Order in Council 2026-892

Federal Court of Appeal
Judge
Federal Court
Judge ex officio
McHaffie, The Hon. Nicholas, Order in Council 2026-847

Federal Court of Appeal or the Federal Court
Commissioners to administer oaths, Order in Council 2026-969
Bakir, Abdallah
Ekanga Njanga, Charles-Aimé

Cour d'appel de l'Alberta
Juge d'appel
Cour du Banc du Roi de l'Alberta
Membre d'office
Cour d'appel des Territoires du Nord-Ouest
Cour d'appel du Nunavut
Juge
Rothwell, L'hon. Thomas, décret 2026-956

Cour d'appel de l'Ontario
Juges
Cour supérieure de justice de l'Ontario
Membres d'office
Harris, L'hon. David E., décret 2026-914
Myers, L'hon. Frederick L., décret 2026-913
Nishikawa, L'hon. Sandra, décret 2026-915

Cour d'appel du Québec
Juge puînée
Boctor, L'hon. Audrey, décret 2026-846

Cour du Banc du Roi de l'Alberta
Juge
Cour d'appel de l'Alberta
Membre d'office
Lavoie, Malcolm M., c.r., décret 2026-957

Cour du Banc du Roi du Manitoba (Division de la famille)
Juge
Khan, Hafeez A., décret 2026-923

Conseil d'appel en assurance-emploi
Membre
Snowball, Laura Caroline, décret 2026-892

Cour d'appel fédérale
Juge
Cour fédérale
Membre d'office
McHaffie, L'hon. Nicholas, décret 2026-847

Cour d'appel fédérale ou la Cour fédérale
Commissaires à l'assermentation, décret 2026-969
Bakir, Abdallah
Ekanga Njanga, Charles-Aimé
Kumar, Manisha

Kumar, Manisha
Legland, Ania
Oregon, Juliana
Tremblay, Martin

Immigration and Refugee Board
Full-time Members
Côté, Sarah Marie, Order in Council 2026-940
Kourane, Linda, Order in Council 2026-941
La Roche, Sophie, Order in Council 2026-988
Leduc, Mélanie, Order in Council 2026-942
Parker, Linda, Order in Council 2026-943
Part-time members
Gauthier, Charles, Order in Council 2026-890
Khan, Saira, Order in Council 2026-987

Marine Atlantic Inc.
Chairperson
Beesley, Paul V., Order in Council 2026-908

Military Grievances External Review Committee
Full-time Member
Gallinger, Kirk, Order in Council 2026-838
Part-time Member
Kraus, Trevor, Order in Council 2026-839

National Advisory Council on Early Learning and Child Care
Full-time Chairperson
Giesbrecht, Donald, Order in Council 2026-877
Part-time members
Ballantyne, Morna, Order in Council 2026-893
Cleveland, Gordon Harrison, Order in Council 2026-894
Cormier, Marianne Monique, Order in Council 2026-895
Cottes, Linda Ann, Order in Council 2026-896
Dymbuya-Sesay, Hawa, Order in Council 2026-897
Lenahan, Brenda Christine, Order in Council 2026-898
Lysack, Monica Lynn, Order in Council 2026-899
Mathieu, Sophie, Order in Council 2026-944
McLean, Christine Lynn, Order in Council 2026-900
Odueke, Abiodun Kafilat, Order in Council 2026-901
Pont-Shanks, Amanda, Order in Council 2026-902
Smith, Christopher James, Order in Council 2026-903

National Advisory Council on Poverty
Part-time members
Grant, Brandon, Order in Council 2026-808
McCarry, Sharon, Order in Council 2026-809

Legland, Ania
Oregon, Juliana
Tremblay, Martin

Commission de l'immigration et du statut de réfugié
Commissaires à temps plein
Côté, Sarah Marie, décret 2026-940
Kourane, Linda, décret 2026-941
La Roche, Sophie, décret 2026-988
Leduc, Mélanie, décret 2026-942
Parker, Linda, décret 2026-943
Commissaires à temps partiel
Gauthier, Charles, décret 2026-890
Khan, Saira, décret 2026-987

Marine Atlantique S.C.C.
Président
Beesley, Paul V., décret 2026-908

Comité externe d'examen des griefs militaires
Membre à temps plein
Gallinger, Kirk, décret 2026-838
Membre à temps partiel
Kraus, Trevor, décret 2026-839

Conseil consultatif national sur l'apprentissage et la garde des jeunes enfants
Président à temps plein
Giesbrecht, Donald, décret 2026-877
Membres à temps partiel
Ballantyne, Morna, décret 2026-893
Cleveland, Gordon Harrison, décret 2026-894
Cormier, Marianne Monique, décret 2026-895
Cottes, Linda Ann, décret 2026-896
Dymbuya-Sesay, Hawa, décret 2026-897
Lenahan, Brenda Christine, décret 2026-898
Lysack, Monica Lynn, décret 2026-899
Mathieu, Sophie, décret 2026-944
McLean, Christine Lynn, décret 2026-900
Odueke, Abiodun Kafilat, décret 2026-901
Pont-Shanks, Amanda, décret 2026-902
Smith, Christopher James, décret 2026-903

Conseil consultatif national sur la pauvreté
Membres à temps partiel
Grant, Brandon, décret 2026-808
McCarry, Sharon, décret 2026-809

Public Servants Disclosure Protection Tribunal
Member and Chairperson
Saint-Fleur, Love, Order in Council 2026-946

Superior Court of Justice of Ontario
Judges
Court of Appeal for Ontario
Judges ex officio
Arnone, Christopher M., Order in Council 2026-916
Chaudhury, Shantona, Order in Council 2026-919
Dunn, Michael S., Order in Council 2026-917
MacLeod, The Hon. Calum U.C., Order in Council 2026-992
Mongenais, Paul J., Order in Council 2026-954
Rouleau, Nicolas M., Order in Council 2026-918
Ruby, Peter D., Order in Council 2026-955
Shores, Bevin E., Order in Council 2026-920

Superior Court of Justice of Ontario, Family Court
Judge
Court of Appeal for Ontario
Judge ex officio
Beaulieu, Gabrielle M.S., Order in Council 2026-991

Superior Court of Justice of Ontario for the East Region
Regional Senior Judge
Court of Appeal for Ontario
Judge ex officio
Audet, The Hon. Julie, Order in Council 2026-990

Superior Court of Quebec for the district of Montréal
Judge
Dalmau, The Hon., Alexandre, Order in Council 2026-921

Supreme Court of Nova Scotia
Judge
Nova Scotia Court of Appeal
Judge ex officio
MacDonald, Shauna L., K.C., Order in Council 2026-922

Supreme Court of Yukon
Deputy Judges
Jeffrey, The Hon. Paul R., Order in Council 2026-971
Yamauchi, The Hon. Keith D., Order in Council 2026-872

Tax Court of Canada
Commissioners to administer oaths, Order in Council 2026-970
Aoun, Anis
Desjardins, Yan

Tribunal de la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles
Membre et présidente
Saint-Fleur, Love, décret 2026-946

Cour supérieure de justice de l'Ontario
Juges
Cour d'appel de l'Ontario
Membres d'office
Arnone, Christopher M., décret 2026-916
Chaudhury, Shantona, décret 2026-919
Dunn, Michael S., décret 2026-917
MacLeod, L'hon. Calum U.C., décret 2026-992
Mongenais, Paul J., décret 2026-954
Rouleau, Nicolas M., décret 2026-918
Ruby, Peter D., décret 2026-955
Shores, Bevin E., décret 2026-920

Cour supérieure de justice de l'Ontario, Cour de la famille
Juge
Cour d'appel de l'Ontario
Membre d'office
Beaulieu, Gabrielle M.S., décret 2026-991

Cour supérieure de justice de l'Ontario pour la région de l'est
Juge principale régionale
Cour d'appel de l'Ontario
Membre d'office
Audet, L'hon. Julie, décret 2026-990

Cour supérieure du Québec pour le district de Montréal
Juge
Dalmau, L'hon. Alexandre, décret 2026-921

Cour suprême de la Nouvelle-Écosse
Juge
Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse
Membre d'office
MacDonald, Shauna L., c.r., décret 2026-922

Cour suprême du Yukon
Juges adjoints
Jeffrey, L'hon. Paul R., décret 2026-971
Yamauchi, L'hon. Keith D., décret 2026-872

Cour canadienne de l'impôt
Commissaires à l'assermentation, décret 2026-970
Aoun, Anis
Desjardins, Yan
Ekanga Njanga, Charles-Aimé

Ekanga Njanga, Charles-Aimé
Grosu, Gheorghe
Karaturna, Furkan
Lagrani, Ahmed
Legland, Ania
Oregon, Juliana

Transportation Appeal Tribunal of Canada
Part-time members
Bradshaw, Janet, Order in Council 2026-834
Law, William J., Order in Council 2026-832
Parker, Ian, Order in Council 2026-833
Pugeaud, Pierrick, Order in Council 2026-831

VIA Rail Canada Inc.
President and Chief Executive Officer
Paquette, Mathieu, Order in Council 2026-947

October 23, 2026

Rachida Lagmiri
Official Documents Registrar

Grosu, Gheorghe
Karaturna, Furkan
Lagrani, Ahmed
Legland, Ania
Oregon, Juliana

Tribunal d'appel des transports du Canada
Conseillers à temps partiel
Bradshaw, Janet, décret 2026-834
Law, William J., décret 2026-832
Parker, Ian, décret 2026-833
Pugeaud, Pierrick, décret 2026-831

VIA Rail Canada Inc.
Président et premier dirigeant
Paquette, Mathieu, décret 2026-947

Le 23 octobre 2026

La registraire des documents officiels
Rachida Lagmiri

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Senator called

Her Excellency the Governor General has been pleased to summon to the Senate of Canada, by letters patent under the Great Seal of Canada bearing the date of September 18, 2026:

- Pitfield, Thomas Michael, of Westmount, in the Province of Quebec, member of the Senate and a Senator for the division of De la Durantaye, in the Province of Quebec.

October 23, 2026

Rachida Lagmiri
Official Documents Registrar

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

Sénateur appelé

Il a plu à Son Excellence la gouverneure générale de mander au Sénat du Canada, par lettres patentes sous le grand sceau du Canada portant la date du 18 septembre 2026 :

- Pitfield, Thomas Michael, de Westmount, dans la province de Québec, membre du Sénat et sénateur pour la division de De la Durantaye, dans la province de Québec.

Le 23 octobre 2026

La registraire des documents officiels
Rachida Lagmiri

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Kicking Horse Country Chamber of Commerce

Notice is hereby given that Her Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated October 9, 2026, has been pleased to change the name of the Kicking Horse Country Chamber of Commerce to the

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Kicking Horse Country Chamber of Commerce

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce*, le changement de dénomination de la Kicking

Golden Chamber of Commerce upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

October 20, 2026

Hantz Prosper
Director
For the Minister of Industry

Horse Country Chamber of Commerce en celle de la Golden Chamber of Commerce tel qu'il a été constaté dans un arrêté en conseil en date du 9 octobre 2026.

Le 20 octobre 2026

Le directeur
Hantz Prosper
Pour le ministre de l'Industrie

DEPARTMENT OF INDUSTRY

BOARDS OF TRADE ACT

Strathroy and District Chamber of Commerce

Notice is hereby given that Her Excellency the Governor General in Council, by Order in Council dated October 9, 2026, has been pleased to change the name of the Strathroy and District Chamber of Commerce to the Middlesex Chamber of Commerce upon petition made therefor under section 39 of the *Boards of Trade Act*.

October 19, 2026

Hantz Prosper
Director
For the Minister of Industry

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CHAMBRES DE COMMERCE

Strathroy and District Chamber of Commerce

Avis est par les présentes donné qu'il a plu à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil d'autoriser, en vertu de l'article 39 de la *Loi sur les chambres de commerce,* le changement de dénomination de la Strathroy and District Chamber of Commerce en celle de la Middlesex Chamber of Commerce tel qu'il a été constaté dans un arrêté en conseil en date du 9 octobre 2026.

Le 19 octobre 2026

Le directeur
Hantz Prosper
Pour le ministre de l'Industrie

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-014-26 — Decision on Revisions to the Canadian Table of Frequency Allocations (2026 Edition)

Notice is hereby given that Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) has released the document *Decision on Revisions to the Canadian Table of Frequency Allocations (2026 Edition)*.

This document sets out ISED's decisions from the consultation process undertaken in SMSE-003-26, *Proposed Revisions to the Canadian Table of Frequency Allocations 2026 Edition*.

All comments and reply comments received in response to the consultation are available on ISED's Spectrum management and telecommunications website.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis nº SMSE-014-26 — Décision sur les révisions du Tableau canadien d'attribution des bandes de fréquences (édition 2026)

Avis est par la présente donné qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a publié la *Décision sur les révisions du Tableau canadien d'attribution des bandes de fréquences (édition 2026)*.

Le document présente les décisions d'ISDE découlant du processus de consultation lancé dans le cadre du document SMSE-003-26, *Révisions proposées au Tableau canadien d'attribution des bandes de fréquences, édition 2026*.

Tous les commentaires et toutes les réponses aux commentaires reçus en réponse à la consultation sont disponibles sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on ISED's Spectrum management and telecommunications website.

Official versions of notices can be viewed on the *Canada Gazette* website.

October 20, 2026

Wen Kwan
Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE.

Les versions officielles des avis sont accessibles sur le site Web de la *Gazette du Canada*.

Le 20 octobre 2026

Le directeur général
Direction générale du génie, de la planification et des normes
Wen Kwan

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
President and Chief Executive Officer	Atomic Energy of Canada Limited	November 19, 2026
Vice-Chairperson	Social Security Tribunal of Canada	November 12, 2026

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
Président et premier dirigeant	Énergie atomique du Canada limitée	Le 19 novembre 2026
Vice-président	Tribunal de la sécurité sociale du Canada	Le 12 novembre 2026

Position	Organization	Closing date
Member	Social Security Tribunal and Employment Insurance Board of Appeal	November 12, 2026

Poste	Organisation	Date de clôture
Membre	Tribunal de la sécurité sociale et Conseil d'appel en assurance-emploi	Le 12 novembre 2026

MAJOR PROJECTS OFFICE

BUILDING CANADA ACT

Notice to extend the public comment period for the Deep Geological Repository for Canada's Used Nuclear Fuel Project

Further to the notice published in the September 19, 2026, issue of the *Canada Gazette*, Part I, that the Governor in Council may amend Schedule 1 of the *Building Canada Act* to list the Nuclear Waste Management Organization's Deep Geological Repository for Canada's Used Nuclear Fuel Project as a project of national interest, the Major Projects Office is issuing this notice of an extension to the comment period.

The period during which comments may be submitted will now run until January 15, 2027, to provide additional opportunities for feedback.

Those who wish to provide views on any considerations that should guide the Government's decision may submit them to DGRComment-CommentaireDSCGP@mpo-bgp.gc.ca.

BUREAU DES GRANDS PROJETS

LOI VISANT À BÂTIR LE CANADA

Avis de prolongation de la période de consultation publique relative au projet de dépôt géologique en profondeur pour le combustible nucléaire irradié du Canada

À la suite de l'avis publié dans l'édition du 19 septembre 2026 de la Partie I de la *Gazette du Canada* indiquant que la gouverneure en conseil peut modifier l'annexe 1 de la *Loi visant à bâtir le Canada* afin d'inscrire le projet de dépôt géologique en profondeur pour le combustible nucléaire irradié du Canada de la Société de gestion des déchets nucléaires sur la liste des projets d'intérêt national, le Bureau des Grands projets publie le présent avis concernant la prolongation de la période de consultation.

La période pendant laquelle les commentaires pourront être soumis prendra fin le 15 janvier 2027, afin d'offrir d'autres possibilités de soumettre des commentaires.

Toute personne souhaitant donner son point de vue sur des considérations susceptibles d'orienter la décision du gouvernement peut le soumettre à DGRComment-CommentaireDSCGP@mpo-bgp.gc.ca.

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, 45e 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

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

FILE PR-2026-025 — NOTICE OF DETERMINATION

Research vessel charter

Notice is given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination on October 22, 2026, with respect to a complaint filed by WSS INC. (WSS), of St. John's, Newfoundland and Labrador, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, concerning a procurement (solicitation 30007023B) by the Department of Fisheries and Oceans (DFO). The solicitation was for the provision of a vessel and crew, and the handling of permits to complete scientific longline surveys.

WSS alleged that DFO's evaluation of bids was non-compliant with the terms of the solicitation and that DFO did not provide a sufficiently transparent debriefing of the tender outcome.

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

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, October 22, 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

FILE PR-2026-055 — NOTICE OF INQUIRY

File archive storage services

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint from Iron Mountain Canada Operations ULC (Iron Mountain), of Laval, Québec, concerning a procurement (solicitation WS4099605313) made by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of Veteran Affairs. The solicitation was for the provision of paper records storage and digitization solutions. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is given that the Tribunal made a decision on October 16, 2026, to conduct an inquiry into the complaint.

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DOSSIER PR-2026-025 — AVIS DE DÉCISION

Affrètement de navire de recherche

Avis est donné que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision le 22 octobre 2026 concernant une plainte déposée par WSS INC. (WSS), de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, au sujet d'un marché (appel d'offres 30007023B) passé par le ministère des Pêches et des Océans (MPO). L'appel d'offres portait sur la fourniture d'un navire et d'un équipage, et la gestion des permis pour effectuer des relevés scientifiques.

WSS alléguait que l'évaluation des soumissions par le MPO n'avait pas été conforme aux conditions de l'appel d'offres et que le MPO n'avait pas fourni de compte rendu suffisamment transparent des résultats de l'appel d'offres.

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

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 22 octobre 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DOSSIER PR-2026-055 — AVIS D'ENQUÊTE

Services d'entreposage de dossiers

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte déposée par Iron Mountain Canada Operations ULC (Iron Mountain), de Laval (Québec), concernant un marché (appel d'offres WS4099605313) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère des Anciens Combattants. L'appel d'offres portait sur des solutions de stockage de documents et la numérisation de dossiers papier. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné que le Tribunal a décidé, le 16 octobre 2026, d'enquêter sur la plainte.

Iron Mountain contests PWGSC's rejection of its bid for failing to comply with all the mandatory requirements of the solicitation and alleges that PWGSC's conduct gives rise to breaches of Canada's obligations under the applicable trade agreements, including the Canadian Free Trade Agreement.

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, October 16, 2026

Iron Mountain conteste le rejet par TPSGC de sa soumission au motif qu'elle ne respectait pas toutes les exigences obligatoires de l'appel d'offres et soutient que cette décision de TPSGC constitue une violation des obligations du Canada en vertu des accords commerciaux applicables, notamment l'Accord de libre-échange canadien.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 16 octobre 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

PRELIMINARY INJURY INQUIRY PI-2026-004 — NOTICE OF DETERMINATION

Paperboard cups and containers

Notice is given that on October 16, 2026, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Tribunal determined that there is evidence that discloses a reasonable indication that the dumping and subsidizing of paperboard cups and containers from the People's Republic of China have caused injury to the domestic industry. The full description of the aforementioned goods can be found in the Tribunal's determination.

Ottawa, October 16, 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE PI-2026-004 — AVIS DE DÉCISION

Gobelets et contenants en carton

Avis est donné que le 16 octobre 2026, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal a déterminé que les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement de gobelets et contenants en carton provenant de la République populaire de Chine ont causé un dommage à la branche de production nationale. La description complète des marchandises susmentionnées se trouve dans la décision du Tribunal.

Ottawa, le 16 octobre 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.

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.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between October 16 and October 22, 2026.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 16 octobre et le 22 octobre 2026.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Golden West Broadcasting Ltd.	2026-0446-2	CKCL-FM	Winnipeg	Manitoba	November 18, 2026 / 18 novembre 2026
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2026-0525-4	CBWS-FM	Brandon	Manitoba	November 16, 2026 / 16 novembre 2026

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Pattison Media Ltd.	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités	British Columbia / Colombie-Britannique	July 28, 2026 / 28 juillet 2026
Arctic Radio (1982) Limited	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités	Manitoba	October 13, 2026 / 13 octobre 2026
Télé Inter-Rives ltée	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités	Quebec / Québec	April 8, 2026 / 8 avril 2026
CHAU-TV Communications ltée	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités	New Brunswick / Nouveau-Brunswick	April 8, 2026 / 8 avril 2026

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2026-275	October 22, 2026 / 22 octobre 2026	8159203 Canada Limited	CKNT	Mississauga	Ontario

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of a charity

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

> "Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(e) and subsection 149.1(2) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

> « Avis est donné par la présente, conformément aux alinéas 168(1)b), 168(1)c), 168(1)e) et au paragraphe 149.1(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, de

that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*."

l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
118832773RR0001	CANADIAN FRIENDS OF YESHIVAT WIZNITZ OF BNEI BRAQ, MONTRÉAL, QUE.

Sharmila Khare
Director General
Charities Directorate

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
Sharmila Khare

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

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

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

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

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
855722526RR0001	ROSE OF DIGNITY, KANATA, ONT.
855938502RR0001	FONDATION INTELLIGENCE / INTELLIGENCE FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)

Sharmila Khare
Director General
Charities Directorate

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
Sharmila Khare

ORDERS IN COUNCIL

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2026-1003 October 23, 2026

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, under subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* [a], approves the *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, made by the Minister of the Environment on October 13, 2026.

EXPLANATORY NOTE

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

Proposal

Pursuant to subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), this Order approves the *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Interim Order), made by the Minister of the Environment (the Minister) on October 13, 2026. The Interim Order suspends the application of the greenhouse gas (GHG) emission standards for trailers in the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*. The Interim Order modifies the operation of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to maintain alignment with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) air pollutant emission standards for on-road vehicles and engines, and to update references to the United States (U.S.) *Code of Federal Regulations*. The Interim Order also modifies the operation of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* to maintain alignment with the U.S. EPA vehicle classifications. This Order of the Governor in Council extends the Interim Order for a period of up to one year from the date the Interim Order was made by the Minister.

[a] S.C. 1999, c. 33

DÉCRETS

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2026-1003 Le 23 octobre 2026

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, pris le 13 octobre 2026 par la ministre de l'Environnement.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Proposition

Conformément au paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le présent décret approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [l'Arrêté d'urgence] pris par la ministre de l'Environnement (la ministre) le 13 octobre 2026. L'Arrêté d'urgence suspend l'application des normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les remorques du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. L'Arrêté d'urgence modifie l'application du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* afin de maintenir l'harmonisation avec les normes d'émissions de polluants atmosphériques de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis) pour les véhicules routiers et leurs moteurs, et de mettre à jour les renvois au *Code of Federal Regulations* des États-Unis. L'Arrêté d'urgence modifie également l'application du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* afin de maintenir l'harmonisation avec les classifications des véhicules de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. Ce décret de la gouverneure en conseil prolonge l'Arrêté d'urgence pour une période d'au plus un an à partir de la date que l'Arrêté d'urgence a été pris par la ministre.

[a] L.C. 1999, ch. 33

Objective

The objective of this proposal is to extend the Interim Order made by the Minister for a period of up to one year to ensure continued alignment with the U.S. EPA on various Canadian emission regulations following recent amendments to the corresponding provisions of the U.S. *Code of Federal Regulations*.

Background

The Department of the Environment (the Department) has historically aligned its vehicle and engine emission regulations made under Part 7, Division 5 of the CEPA with the standards set out in the U.S. *Code of Federal Regulations*, providing significant environmental and economic benefits for both industry and the Canadian government while enhancing the competitiveness of the Canadian automotive industry.

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

The *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* set GHG emission standards for heavy-duty vehicles and engines beginning with the 2014 model year and for trailers manufactured on or after January 1, 2020. These regulations apply to companies that manufacture or import new on-road heavy-duty vehicles, engines and trailers for sale in Canada.

The *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* were amended in 2018 to introduce, among other regulatory changes, new GHG emission standards for trailers hauled by on-road transport tractors. Given the integration of the North American vehicle manufacturing sector, these standards were aligned with corresponding standards and test procedures set out in the final rule *Greenhouse Gas Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles — Phase 2* (referred to as Phase 2) published by the U.S. EPA in October 2016. However, following a successful legal challenge, the Phase 2 GHG emission standards for trailers were never implemented in the United States, and following the publication of the final rule *Greenhouse Gas Emissions Standards for Heavy-Duty Vehicles — Phase 3* (referred to as Phase 3) by the U.S. EPA in April 2024, the Phase 2 GHG emission standards for trailers were repealed.

The analysis of the Department indicates that Canadian companies would be at a competitive disadvantage if the trailer standards were to apply in Canada. Most Canadian

Objectif

L'objectif de cette proposition est de prolonger l'Arrêté d'urgence pris par la ministre pour une période d'au plus un an afin de maintenir l'harmonisation avec l'EPA des États-Unis sur divers règlements canadiens en matière d'émissions à la suite de modifications récentes aux dispositions correspondantes du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

Contexte

Le ministère de l'Environnement (le Ministère) a toujours harmonisé ses règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs pris en vertu de la section 5 de la partie 7 de la LCPE avec les normes énoncées dans *Code of Federal Regulations* des États-Unis, procurant ainsi des avantages environnementaux et économiques importants à l'industrie et au gouvernement canadien tout en améliorant la compétitivité de l'industrie automobile canadienne.

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* établit des normes d'émissions de GES qui s'appliquent aux véhicules lourds et à leurs moteurs à partir de l'année de modèle 2014 et aux remorques dont la fabrication est terminée le 1er janvier 2020 ou après cette date. Ce règlement vise les entreprises qui fabriquent ou importent de nouveaux véhicules lourds routiers, leurs moteurs et de nouvelles remorques en vue de leur vente au Canada.

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* a été modifié en 2018 pour introduire, parmi d'autres changements réglementaires, de nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques tirées par des tracteurs routiers. Étant donné que le secteur de la fabrication de véhicules nord-américain est grandement intégré, ces normes ont été harmonisées avec les normes et les méthodes d'essais correspondantes énoncées dans la règle finale intitulée *Greenhouse Gas Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles — Phase 2* (appelée la phase 2) publiée par l'EPA des États-Unis en octobre 2016. Cependant, à la suite d'une contestation judiciaire réussie, les normes d'émissions de GES de la phase 2 pour les remorques n'ont jamais été mises en œuvre aux États-Unis, et à la suite de la publication de la règle finale intitulée *Greenhouse Gas Emissions Standards for Heavy-Duty Vehicles — Phase 3* (appelée la phase 3) par l'EPA des États-Unis en avril 2024, les normes d'émissions de GES de la phase 2 pour les remorques ont été abrogées.

L'analyse du Ministère indique que les entreprises canadiennes seraient désavantagées sur le plan compétitif si les normes pour les remorques devaient s'appliquer

trailer manufacturers and trucking businesses are small relative to those in the United States and have a lower share of the North American trailer market. These smaller companies have fewer opportunities to spread the costs of compliance with trailer standards across their operations.

Without the Interim Order, companies subject to the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* would be required to meet the trailer standards set out in these regulations.

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* set air pollutant emission standards for both light-duty vehicles and heavy-duty vehicles and engines beginning with the 2004 model year. These regulations have been amended from time to time to align with corresponding standards and test procedures in the U.S. *Code of Federal Regulations*, including those set out in the final rule *Control of Air Pollution from Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards* (referred to as Tier 3) published by the U.S. EPA in April 2014. This alignment is achieved by using dynamic incorporation by reference of the standards of the U.S. *Code of Federal Regulations*.

In January 2023, the U.S. EPA published the final rule *Control of Air Pollution from New Motor Vehicles: Heavy-Duty Engine and Vehicle Standards*, which introduced more stringent air pollutant emission standards for heavy-duty vehicles and engines starting in model year 2027 and updated maintenance instructions and labelling requirements. The standards that apply to model year 2027 and later are now set out in parts 1036 and 1037 of the U.S. *Code of Federal Regulations*, whereas the standards that apply to model year 2026 and earlier remain in part 86 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. References to the U.S. *Code of Federal Regulations* in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* need to be updated to maintain alignment with U.S. air pollutant emission standards and to continue recognizing EPA-certified heavy-duty vehicles and engines in Canada.

In April 2024, the U.S. EPA published the final rule *Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles* (referred to as Tier 4), which introduced more stringent air pollutant emission standards for light-duty vehicles and medium-duty (Class 2B and 3) vehicles of model years 2027 to 2032,

au Canada. La plupart des fabricants de remorques et des entreprises de camionnage au Canada sont de petite taille relativement aux entreprises aux États-Unis et ont une part inférieure du marché nord-américain. Ces plus petites entreprises ont moins d'occasions de répartir les coûts de conformité aux normes pour les remorques dans leurs activités.

En l'absence de l'Arrêté d'urgence, les entreprises visées par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* seraient tenues d'assujettir leurs remorques aux normes énoncées dans ce règlement.

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* établit des normes d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules légers et les véhicules lourds et leurs moteurs à partir de l'année de modèle 2004. Ce règlement a été modifié de temps à autre afin de s'harmoniser avec les normes et les procédures d'essai correspondantes du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, y compris celles énoncées dans la règle finale intitulée *Control of Air Pollution from Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards* (appelée le niveau 3) publiée par l'EPA des États-Unis en avril 2014. Cet alignement est réalisé en utilisant l'incorporation dynamique par renvoi des normes du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

En janvier 2023, l'EPA des États-Unis a publié la règle finale intitulée *Control of Air Pollution from New Motor Vehicles: Heavy-Duty Engine and Vehicle Standards*, qui a introduit des normes d'émissions de polluants atmosphériques plus strictes pour les véhicules lourds et leurs moteurs à partir de l'année de modèle 2027 et a mis à jour les instructions d'entretien et les exigences en matière d'étiquetage. Les normes qui s'appliquent aux années de modèle 2027 et ultérieures sont maintenant énoncées dans les parties 1036 et 1037 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, tandis que les normes qui s'appliquent aux années de modèle 2026 et antérieures demeurent dans la partie 86 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Les renvois au *Code of Federal Regulations* des États-Unis dans le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* doivent être mis à jour afin de maintenir l'harmonisation avec les normes américaines sur les émissions de polluants atmosphériques et de continuer à reconnaître les véhicules lourds et leurs moteurs certifiés par l'EPA au Canada.

En avril 2024, l'EPA des États-Unis a publié la règle finale intitulée *Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles* (appelée le niveau 4), qui a introduit des normes d'émissions de polluants atmosphériques plus strictes pour les véhicules légers et les véhicules moyens (classes 2B

new and amended definitions, revised nomenclature, and provisions to differentiate the Tier 3 and Tier 4 standards. That same final rule also introduced more stringent GHG emission standards that have since been repealed by the U.S. EPA.

Despite the use of dynamic incorporation by reference, the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* do not include certain new and amended U.S. *Code of Federal Regulations* definitions, new provisions that are set out in different parts of the U.S. *Code of Federal Regulations* than those currently incorporated, and the new phase-in flexibility and fleet average requirements for light- and medium-duty vehicles. Therefore, modifications to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* are needed to maintain alignment with the U.S. *Code of Federal Regulations* as amended by the January 2023 and April 2024 final rules of the U.S. EPA.

In May 2026, the U.S. EPA published a notice of proposed rulemaking titled *Revision of Tier 4 Criteria Pollutant Standards, Part 1: Amendments to Phase-In Schedule for Light-Duty and Medium-Duty Vehicles*, which proposes to delay the implementation of the Tier 4 standards for light- and medium-duty vehicles by two years to begin in model year 2029. The purpose of this proposed rule is to provide the U.S. EPA with additional time to reconsider the Tier 4 standards in a subsequent rulemaking. If finalized as written, this rule would allow companies to continue to comply with the Tier 3 standards for model years 2027 and 2028. However, until a final rule has been published, the Tier 4 standards remain in effect and are set to begin in model year 2027. During the time that the Interim Order remains in effect, it is expected that any changes to the implementation of the Tier 4 standards in the United States would also apply in Canada through the continued use of dynamic incorporation by reference.

In July 2026, the U.S. EPA published a notice of proposed rulemaking titled *Amendments and Nonconformance Penalties for Model Year 2027 and Later Heavy-Duty Highway Engines and Amendments to Inducement Provisions for SCR-Equipped Diesel Engines*, which proposes to amend certain compliance provisions and test procedures related to model year 2027 and later heavy-duty vehicles and engines. If the proposed amendments are finalized as written, they would include changes to useful life periods and emission-related warranty requirements, introduce non-conformance penalties, and require visible and audible notifications instead of engine derates for diesel engines equipped with selective catalytic reduction systems. During the time that the Interim Order remains in effect, it is expected that any changes to the useful life periods, requirements for inducements related to selective

et 3) des années de modèle 2027 à 2032, des définitions nouvelles et modifiées, de la nomenclature révisée, et des dispositions pour différencier les normes de niveau 3 et de niveau 4. Cette même règle finale a également introduit des normes d'émissions de GES plus strictes qui ont depuis été abrogées par l'EPA des États-Unis.

Malgré l'utilisation de l'incorporation dynamique par renvoi, le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* ne comprend pas certaines définitions nouvelles et modifiées du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, de nouvelles dispositions qui sont énoncées dans des parties différentes de celles qui sont actuellement incorporées, et la nouvelle flexibilité progressive et les exigences moyennes du parc pour les véhicules légers et moyens. Par conséquent, des modifications doivent être apportées au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* afin de maintenir l'harmonisation avec le *Code of Federal Regulations* des États-Unis tel qu'il a été modifié par les règles finales de janvier 2023 et d'avril 2024 de l'EPA des États-Unis.

En mai 2026, l'EPA des États-Unis a publié un avis de projet de règlement intitulé *Revision of Tier 4 Criteria Pollutant Standards, Part 1: Amendments to Phase-In Schedule for Light-Duty and Medium-Duty Vehicles*, qui propose de retarder de deux ans la mise en œuvre des normes de niveau 4 pour les véhicules légers et moyens à compter de l'année de modèle 2029. L'objectif de ce règlement proposé est de donner à l'EPA des États-Unis un délai supplémentaire pour réexaminer les normes de niveau 4 dans le cadre d'un règlement ultérieur. S'il est finalisé tel quel, ce règlement permettrait aux entreprises de continuer à se conformer aux normes de niveau 3 pour les années de modèle 2027 et 2028. Cependant, jusqu'à ce qu'un règlement final soit publié, les normes de niveau 4 restent en vigueur et devraient entrer en application à compter de l'année de modèle 2027. Pendant la période où l'Arrêté d'urgence restera en vigueur, il est prévu que tout changement apporté à la mise en œuvre des normes de niveau 4 aux États-Unis s'applique également au Canada par l'utilisation continue de l'incorporation dynamique par renvoi.

En juillet 2026, l'EPA des États-Unis a publié un avis de projet de règlement intitulé *Amendments and Nonconformance Penalties for Model Year 2027 and Later Heavy-Duty Highway Engines and Amendments to Inducement Provisions for SCR-Equipped Diesel Engines*, qui propose de modifier certaines dispositions de conformité et procédures d'essai liées aux véhicules lourds et leurs moteurs des années de modèle 2027 et ultérieures. Si les modifications proposées sont finalisées telles quelles, elles comprendraient des changements aux périodes de vie utile et aux exigences de garantie liées aux émissions, introduiraient des pénalités de non-conformité et exigeraient des notifications visibles et audibles au lieu de déclassements des moteurs diesel équipés de systèmes de réduction catalytique sélective. Pendant la période où l'Arrêté d'urgence restera en vigueur, il est prévu que toute modification des

catalytic reduction, and emission-related maintenance instructions would also apply in Canada through the continued use of dynamic incorporation by reference.

The current misalignment with the U.S. *Code of Federal Regulations* could prevent companies subject to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* from importing EPA-certified model year 2027 and later heavy-duty vehicles and engines. This misalignment could also allow companies to manufacture or import new heavy-duty vehicles and engines in Canada that comply with less stringent air pollutant emission standards than those of the U.S. EPA, resulting in relatively higher emissions of air pollutants and thus relatively lower public health outcomes.

Furthermore, without the Interim Order, companies would still be required to meet the Tier 4 standards for individual test groups of light- and medium-duty vehicles, but they would not be subject to the fleet average requirements. Rather than being required to meet the progressively more stringent Tier 4 fleet average emission standards each year, companies could instead continue to certify individual test groups to the highest allowable emission bin of the Tier 4 standards. As a result, companies would not face regulatory pressure to improve the emissions performance of Canadian fleets.

In addition, as currently written, the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* do not provide the flexibilities and ancillary regulatory requirements that were introduced in the United States for the Tier 4 standards. The differences in the Canadian and U.S. compliance regimes could place administrative and compliance burden on companies subject to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

The *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* set GHG emission standards for light-duty vehicles beginning with the 2011 model year. These regulations have been amended from time to time to align with corresponding standards and test procedures in the U.S. *Code of Federal Regulations*.

Following the publication of the Tier 4 final rule by the U.S. EPA in April 2024, certain definitions in the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas*

périodes de vie utile, des exigences relatives aux incitations liées à la réduction catalytique sélective et des instructions d'entretien relatives aux émissions s'applique également au Canada par l'utilisation continue de l'incorporation dynamique par renvoi.

Le désalignement actuel avec le *Code of Federal Regulations* des États-Unis pourrait empêcher les entreprises assujetties au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* d'importer des véhicules lourds et des moteurs certifiés par l'EPA des États-Unis pour les années de modèle 2027 et ultérieures. Ce désalignement pourrait également permettre aux entreprises de fabriquer ou d'importer au Canada de nouveaux véhicules lourds et de nouveaux moteurs qui respectent des normes d'émission de polluants atmosphériques moins strictes que celles de l'EPA des États-Unis, ce qui se traduirait par des émissions de polluants atmosphériques relativement plus élevées et donc des résultats relativement faibles en matière de santé publique.

En outre, sans l'Arrêté d'urgence, les entreprises seraient toujours tenues de respecter les normes de niveau 4 pour les groupes d'essai individuels de véhicules légers et moyens, mais elles ne seraient pas soumises aux exigences moyennes du parc. Plutôt que d'être tenues de respecter chaque année les normes d'émissions moyennes de niveau 4 progressivement plus strictes, les entreprises pourraient plutôt continuer à certifier les groupes d'essai individuels selon la tranche d'émissions admissible la plus élevée des normes de niveau 4. Par conséquent, les entreprises ne subiraient pas de pression réglementaire pour améliorer le rendement des parcs canadiens en matière d'émissions.

De plus, tel qu'il est actuellement rédigé, le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* ne prévoit pas les flexibilités et les exigences réglementaires auxiliaires qui ont été introduites aux États-Unis pour les normes de niveau 4. Les différences entre les régimes de conformité canadien et américain pourraient imposer un fardeau administratif et de conformité aux entreprises assujetties au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

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

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* établit des normes d'émissions de GES pour les véhicules légers à partir de l'année de modèle 2011. Ce règlement a été modifié de temps à autre pour s'aligner sur les normes et les procédures d'essai correspondantes du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

À la suite de la publication de la règle finale de niveau 4 par l'EPA des États-Unis en avril 2024, certaines définitions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de*

Emission Regulations are not aligned with corresponding definitions in the U.S. *Code of Federal Regulations* relating to vehicle classifications and therefore must be updated. This will ensure vehicles are categorized in the same way in Canada and the United States regarding their compliance with their respective emission standards.

serre des automobiles à passagers et des camions légers ne sont pas harmonisées avec les définitions correspondantes du *Code of Federal Regulations* des États-Unis relatives à la classification des véhicules et doivent donc être mises à jour. Cela permettra l'harmonisation de la classification des véhicules au Canada et aux États-Unis en ce qui concerne leur conformité à leurs normes d'émissions respectives.

Interim orders

Six ministerial interim orders covering the period from May 2019 to February 2025, all entitled *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)*, were successively made that suspended the application of the GHG emission standards for trailers, such that these trailer standards have never applied in Canada. These interim orders responded to the concerns raised by trailer manufacturers and the economic implications assessed by the Government of proceeding with the implementation of the standards for trailers in the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* while the standards were not in effect in the United States.

On January 31, 2025, a seventh ministerial interim order, titled *Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, was made to extend the suspension of the GHG emission standards for trailers. This interim order also updated a reference used to calculate GHG emissions from light-duty plug-in hybrid electric vehicles and revised the definition of *medium-duty passenger vehicle* to maintain regulatory alignment with the United States following the publication of the Tier 4 final rule in April 2024. A similar eighth ministerial interim order was made on November 24, 2025, and it was repealed when the Interim Order was made on October 13, 2026.

Arrêtés d'urgence

Six arrêtés d'urgence ministériels couvrant la période allant de mai 2019 à février 2025, chacun intitulé *Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)*, ont successivement été pris pour suspendre l'application des normes d'émissions de GES pour les remorques, de sorte que ces normes pour les remorques n'ont jamais été appliquées au Canada. Ces arrêtés d'urgence répondaient aux préoccupations soulevées par les fabricants de remorques et aux répercussions économiques évaluées par le gouvernement de la mise en œuvre des normes pour les remorques du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* alors qu'elles n'étaient pas en vigueur aux États-Unis.

Le 31 janvier 2025, un septième arrêté d'urgence ministériel, intitulé *Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, a été pris pour prolonger la suspension des normes d'émissions de GES pour les remorques. Cet arrêté d'urgence a également mis à jour une référence utilisée pour calculer les émissions de GES des véhicules électriques hybrides rechargeables légers et révisé la définition de *véhicule moyen à passagers* afin de maintenir l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis à la suite de la publication de la règle finale de niveau 4 en avril 2024. Un huitième arrêté d'urgence similaire a été pris le 24 novembre 2025, et il a été abrogé lorsque l'Arrêté d'urgence a été pris le 13 octobre 2026.

Implications

CEPA provides the authority for an interim order to suspend or modify the operation of regulations governing emissions from vehicles, engines, and equipment for a period of up to one year to respond to an enactment of a foreign government that is amended where the regulations in Canada are aligned with those in the other country. Pursuant to subsection 163(1) of CEPA, the Minister can issue an interim order to maintain alignment.

In accordance with subsection 163(3) of CEPA, the Interim Order will cease to have effect 14 days after it is made unless approved by the Governor in Council. This Order of the Governor in Council approves the Interim

Répercussions

La LCPE confère le pouvoir de prendre un arrêté d'urgence visant à suspendre ou à modifier l'application des règlements régissant les émissions des véhicules, des moteurs et d'équipement pour une période pouvant aller jusqu'à un an afin de répondre à un texte législatif édicté par un gouvernement étranger qui est modifié lorsque les règlements du Canada sont harmonisés avec ceux de l'autre pays. En vertu du paragraphe 163(1) de la LCPE, la ministre peut prendre un arrêté d'urgence afin de maintenir l'harmonisation.

Conformément au paragraphe 163(3) de la LCPE, l'Arrêté d'urgence cesserait d'avoir effet 14 jours après avoir été pris à moins d'être approuvé par la gouverneure en conseil. Par le présent décret, la gouverneure en conseil

Order to suspend the application of GHG emission standards for trailers in Canada, to update references and provisions to maintain alignment with the U.S. EPA's air pollutant emission standards for light- and medium-duty vehicles and heavy-duty vehicles and engines, and to make other ancillary changes such as revisions to definitions. In accordance with subsection 163(5) of CEPA, the Interim Order will cease to have effect if it is repealed, if the regulations are amended or repealed to give effect to the Interim Order, or one year after the Interim Order is made, whichever is earlier. Given the integrated nature of the North American market, issuing the Interim Order is necessary to continue to maintain regulatory alignment with the U.S. in the short term. The Interim Order is not anticipated to have any negative effect on recent trade actions between the United States and Canada.

approuve l'Arrêté d'urgence pour prolonger la suspension de l'application des normes d'émissions de GES pour les remorques au Canada, mettre à jour des références et des dispositions afin de maintenir l'harmonisation avec les normes d'émission de polluants atmosphériques de l'EPA des États-Unis pour les véhicules légers et moyens et les véhicules lourds et leurs moteurs, et apporter d'autres changements auxiliaires tels que des révisions aux définitions. Conformément au paragraphe 163(5) de la LCPE, l'Arrêté d'urgence cessera d'avoir effet le jour de son abrogation, à la modification ou à l'abrogation des règlements visant à donner effet à l'Arrêté d'urgence, ou un an après sa prise, selon la première de ces éventualités. Étant donné la nature intégrée du marché nord-américain, la prise de l'Arrêté d'urgence est nécessaire afin de continuer à maintenir l'harmonisation avec les États-Unis à court terme. L'Arrêté d'urgence ne devrait pas avoir d'effet négatif sur les récentes mesures commerciales entre les États-Unis et le Canada.

Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations

Suspending the implementation of the GHG emission standards for trailers in Canada by another model year would decrease the estimated GHG emission reductions of the 2018 amendments to the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* by 0.7 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO_2e) over the lifetime operation of trailers of model year 2028. For trailers of model years 2020 to 2028 combined, delaying the trailer standards by another model year with the Interim Order is anticipated to lead to forgone GHG emission reductions of approximately 4.5 Mt of CO_2e, or 0.5 Mt of CO_2e on average per model year, over the portion of the lifetime operation of this cohort of trailers that occurs during the 2020–2050 period.

While the Interim Order is in place, the trailer industry would benefit from cost savings (such as avoided compliance costs and investment in new technologies), but it would not realize the expected benefit of fuel savings associated with the adoption of technologies to meet the trailer standards.

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

The vehicles and engines targeted by the Interim Order are a significant source of air pollutant emissions, including fine particulate matter ($PM_{2.5}$), nitrogen oxides (NO_x), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO), sulphur dioxide (SO_2), and other toxic substances. These pollutants can affect ambient levels of secondarily formed $PM_{2.5}$ and ozone. Exposure to ozone and $PM_{2.5}$ (two principal components of smog) is linked to adverse

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

Suspendre la mise en œuvre des normes d'émissions de GES pour les remorques au Canada d'une autre année diminuerait les réductions d'émissions de GES prévues lors des modifications de 2018 au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* de 0,7 mégatonne (Mt) d'équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO_2) au cours de la portion de la durée d'exploitation des remorques de l'année de modèle 2028. Pour les remorques des années de modèle de 2020 à 2028 combinées, suspendre les normes pour les remorques d'une autre année de modèle avec l'Arrêté d'urgence devrait entraîner un manque à gagner en réduction des émissions de GES d'environ 4,5 Mt d'éq. CO_2, ou 0,5 Mt d'éq. CO_2 en moyenne par année de modèle, au cours de la portion de la durée d'exploitation de cette cohorte de remorques pour la période allant de 2020 à 2050.

Pendant que l'Arrêté d'urgence est en place, l'industrie des remorques épargnerait sur certains coûts (comme des coûts de conformité évités et des investissements dans de nouvelles technologies), mais elle ne réaliserait pas les économies de carburants attendues associées à l'adoption des technologies pour se conformer aux normes pour les remorques.

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

Les véhicules et les moteurs visés par l'Arrêté d'urgence sont une source importante d'émissions de polluants atmosphériques, notamment les particules fines ($PM_{2,5}$), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV), le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de soufre (SO_2) et d'autres substances toxiques. Ces polluants peuvent avoir une incidence sur les concentrations ambiantes de $PM_{2,5}$ de forme secondaire et

health impacts, such as premature deaths, as well as other important health and environmental effects. Air pollutant emissions may disproportionately impact children, elderly people, individuals with underlying health conditions and people living in high exposure areas.

While maintaining alignment with the more stringent air pollutant standards of the U.S. EPA would increase compliance costs for companies manufacturing or importing on-road vehicles or engines in Canada, it would mitigate traffic-related air pollution, delivering health benefits to the Canadian population. It would also help minimize compliance burden for companies that produce or sell vehicles and engines in both the United States and Canada. The Department intends to complete a full cost-benefit analysis of the more stringent air pollutant standards when regulatory amendments are proposed to give permanent effect to the standards.

This Interim Order provides regulatory certainty to companies subject to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* regarding the manufacture and import of these vehicles and engines. This Interim Order will also ensure that companies can import EPA-certified model year 2027 vehicles and engines, which meet more stringent air pollutant standards, into Canada. In addition, revisions to some definitions are expected to reduce administrative burden on companies and support overall compliance with the Canadian regulations.

Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

Aligning with certain revised definitions in the U.S. *Code of Federal Regulations* is expected to reduce administrative burden on companies and support overall compliance with the Canadian regulations. The revised definitions of *automobile* and *work truck* in the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* will enable companies that manufacture large battery-electric passenger vehicles to obtain credits for these vehicles under the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*. These vehicles would otherwise be considered heavy-duty vehicles and subject to the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*. The revised definition of *electric vehicle* will direct companies to the relevant emission bin in the U.S. *Code of Federal Regulations* following a change in the United States specifying that electric vehicles must be certified to bin 0 emission standards.

d'ozone. L'exposition à l'ozone et aux $PM_{2,5}$ (deux principaux composants du smog) est liée à des effets néfastes sur la santé, comme des décès prématurés, ainsi qu'à d'autres effets importants sur la santé et l'environnement. Les émissions de polluants atmosphériques peuvent avoir un impact disproportionné sur les enfants, les personnes âgées, les personnes souffrant de problèmes de santé sous-jacents et les personnes vivant dans des zones fortement exposées.

Bien que le maintien de l'harmonisation avec les normes plus strictes de l'EPA des États-Unis en matière de polluants atmosphériques augmenterait les coûts de conformité pour les entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules routiers ou des moteurs au Canada, cela atténuerait la pollution atmosphérique liée à la circulation et procurerait des avantages pour la santé de la population canadienne. Cela contribuerait également à réduire au minimum le fardeau de la conformité pour les entreprises qui produisent ou vendent des véhicules et des moteurs aux États-Unis et au Canada. Le Ministère a l'intention d'effectuer une analyse coûts-avantages complète des normes plus strictes sur les polluants atmosphériques lorsque des modifications réglementaires sont proposées pour donner un effet permanent aux normes.

Cet arrêté d'urgence offre une certitude réglementaire aux entreprises assujetties au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* en ce qui concerne la fabrication et l'importation de ces véhicules et de ces moteurs. Cet arrêté d'urgence permettra également aux entreprises d'importer au Canada des véhicules et des moteurs de l'année de modèle 2027 certifiés par l'EPA des États-Unis, qui répondent à des normes plus strictes en matière de polluants atmosphériques. De plus, les révisions apportées à certaines définitions devraient réduire le fardeau administratif des entreprises et favoriser la conformité globale à la réglementation canadienne.

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

L'harmonisation avec certaines définitions révisées du *Code of Federal Regulations* des États-Unis devrait réduire le fardeau administratif des entreprises et favoriser la conformité globale à la réglementation canadienne. Les définitions révisées d'*automobile* et de *camion de travail* dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* permettront aux entreprises qui fabriquent de gros véhicules électriques à batterie transportant des passagers d'obtenir des crédits pour ces véhicules en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. Ces véhicules seraient autrement considérés comme des véhicules lourds et assujettis au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. La définition révisée de *véhicule électrique* dirigera les entreprises vers la catégorie d'émissions pertinente dans

Right to a healthy environment

The Government of Canada has a duty, in the administration of CEPA, to protect the right to a healthy environment as provided for under CEPA, subject to reasonable limits. An implementation framework sets out considerations to protect this right and uphold the principles described in the framework.

During the development of the Interim Order, the Department considered environmental, health, and economic factors associated with maintaining alignment with the United States on trailer GHG emission standards and vehicle and engine air pollutant emission standards.

The Interim Order would lead to some forgone GHG emission reductions in the heavy-duty trailer sector. On the other hand, maintaining regulatory harmonization with the United States in this sector will help prevent unintended economic consequences that would result from heavy-duty trailer requirements unique to Canada. By maintaining alignment with air pollutant emission standards in the United States, this Interim Order contributes to an environment that has clean and healthy air by reducing air pollution from new on-road vehicles and engines. An improvement in air quality further supports the principle of environmental justice because certain marginalized groups face increased exposure to or are subject to increased risks associated with air pollution; as a result, they can experience disproportionate negative health outcomes relative to non-marginalized groups. This regulatory harmonization is also expected to help prevent trade disruptions for companies operating in the integrated North American market, eliminating unintended economic consequences due to non-harmonization.

The Department considered the impacts of the Interim Order on Indigenous rights by completing an Assessment of Modern Treaty Implications as required by the Cabinet Directive on Regulation, as well as an analysis to ensure consistency with the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act*.

The Assessment of Modern Treaty Implications examined the geographic scope and subject matter of the Interim Order in relation to modern treaties in effect. The Assessment identified that some regulated parties are located on Tsawwassen First Nation modern treaty

le *Code of Federal Regulations* des États-Unis à la suite d'un changement aux États-Unis précisant que les véhicules électriques doivent être certifiés selon les normes d'émission de la série 0.

Droit à un environnement sain

Le gouvernement du Canada a une obligation, dans l'administration de la LCPE, de protéger le droit à un environnement sain comme le prévoit la LCPE, qui est assujetti à des limites raisonnables. Un cadre de mise en œuvre établit les considérations visant à protéger ce droit et à respecter les principes décrits dans le cadre.

Au cours de l'élaboration de l'Arrêté d'urgence, le Ministère a tenu compte des facteurs environnementaux, sanitaires et économiques associés au maintien de l'harmonisation avec les États-Unis sur les normes d'émissions de GES des remorques et les normes d'émissions de polluants atmosphériques des véhicules et des moteurs.

L'Arrêté d'urgence entraînerait la perte de certaines réductions d'émissions de GES dans le secteur des remorques lourdes. D'autre part, le maintien de l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis dans ce secteur aidera à prévenir les conséquences économiques imprévues qui résulteraient des exigences propres au Canada en matière de remorques lourdes. En maintenant l'harmonisation avec les normes d'émission de polluants atmosphériques des États-Unis, cet arrêté d'urgence contribue à un environnement où l'air est pur et sain en réduisant la pollution atmosphérique provenant des nouveaux véhicules routiers et de leurs moteurs. Une amélioration de la qualité de l'air renforce le principe de justice environnementale parce que certains groupes marginalisés sont exposés à une exposition accrue à la pollution atmosphérique ou sont soumis à des risques accrus associés à celle-ci; par conséquent, ils peuvent connaître des résultats négatifs disproportionnés en matière de santé par rapport aux groupes non marginalisés. Cette harmonisation réglementaire devrait également contribuer à prévenir les perturbations commerciales pour les entreprises exerçant leurs activités sur le marché nord-américain intégré, en éliminant les conséquences économiques imprévues dues à la non-harmonisation.

Le Ministère a examiné les répercussions de l'Arrêté d'urgence sur les droits des Autochtones en réalisant une évaluation des répercussions des traités modernes, comme l'exige la Directive du Cabinet sur la réglementation, ainsi qu'une analyse pour assurer la cohérence avec la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*.

L'évaluation des répercussions des traités modernes a examiné la portée géographique et l'objet de l'Arrêté d'urgence par rapport aux traités modernes en vigueur. L'évaluation a permis de déterminer que certaines parties réglementées se trouvent sur des terres visées par un traité

land. The Department had met with Tsawwassen First Nation in December 2024 to discuss a regulatory proposal that intended to address the issues in the Interim Order, among other changes, and no concerns with the regulatory proposal were raised by Tsawwassen First Nation at that time.

The United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples 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 United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. The Interim Order may contribute to the implementation of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples by protecting the environment in accordance with Indigenous peoples' perspectives. By maintaining alignment with the U.S. EPA air pollutant standards, the Interim Order is expected to support reductions in air pollution from new vehicles.

The Department continues to protect the environment through existing GHG and air pollutant emission regulations for vehicles and engines, which have significant emission reduction impacts.

Path forward

A regulatory process is underway to amend the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*. Once finalized, these amendments will resolve misalignments with the United States on certain definitions that are addressed in this Interim Order.

The Department is planning subsequent regulatory amendments that will update Canada's regulations for on-road vehicles and engines. It is planned that these amendments would permanently resolve the regulatory misalignments that have required the repeated use of interim orders, including the suspension of GHG emission standards for trailers in the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, and they would bring the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* into alignment with U.S. air pollutant standards, while taking into account any new developments in the United States. These amendments will follow the standard regulatory development process under CEPA, including a formal comment period. The Department will work closely with stakeholders in the development of these amendments.

moderne de la Première Nation de Tsawwassen. Le Ministère avait rencontré la Première Nation de Tsawwassen en décembre 2024 pour discuter d'un projet de règlement qui visait à régler les problèmes de l'Arrêté d'urgence, parmi d'autres changements, et la Première Nation de Tsawwassen n'a soulevé aucune préoccupation concernant le projet de règlement à ce moment-là.

La Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones est un instrument international des 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 s'est engagé à prendre des mesures efficaces, y compris des mesures législatives et stratégiques, en consultation et en coopération avec les peuples autochtones, pour faire progresser la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. L'Arrêté d'urgence peut contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones en protégeant l'environnement conformément aux points de vue des peuples autochtones. En maintenant l'harmonisation avec les normes de l'EPA des États-Unis sur les polluants atmosphériques, l'Arrêté d'urgence devrait favoriser la réduction de la pollution atmosphérique causée par les nouveaux véhicules.

Le Ministère continue de protéger l'environnement grâce aux règlements existants sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques pour les véhicules et les moteurs, qui ont des répercussions importantes sur la réduction des émissions.

La voie à suivre

Un processus réglementaire est en cours pour modifier le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. Une fois finalisées, ces modifications corrigeront les divergences avec les États-Unis de certaines définitions qui sont abordées dans le présent arrêté d'urgence.

Le Ministère prévoit des modifications réglementaires ultérieures qui mettront à jour la réglementation canadienne sur les véhicules routiers et leurs moteurs. Il est prévu que ces modifications corrigent de façon permanente les désalignements réglementaires qui ont nécessité le recours répété à des arrêtés d'urgence, y compris la suspension des normes d'émissions de GES pour les remorques dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, et qu'elles harmonisent le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* avec les normes américaines sur les polluants atmosphériques, tout en tenant compte de tout nouveau développement aux États-Unis. Ces modifications suivront le processus normalisé d'élaboration de règlements en vertu de la LCPE, y compris une période de commentaires officiels. Le Ministère

travaillera en étroite collaboration avec les intervenants à l'élaboration de ces modifications.

Consultation

The Department continues to engage with the Canadian trailer manufacturing and trucking industry, the automotive industry, and their associations on a regular basis. Based on discussions with manufacturers, it is expected that Canadian industry will support the Interim Order as it would temporarily maintain alignment with U.S. air pollutant requirements, minimize administrative and compliance burden, and provide regulatory certainty to stakeholders. In general, industry supports broad alignment of the Canadian vehicle and engine emission regulations with those of the U.S. EPA.

The Department is committed to ongoing consultation with all stakeholders, thoroughly considering the relevant issues raised, and communicating decisions with respect to these regulations in a timely manner.

Consultation

Le Ministère continue de collaborer régulièrement avec l'industrie canadienne de la fabrication de remorques et du camionnage, l'industrie automobile et leurs associations. D'après les discussions avec les fabricants, il est prévu que l'industrie canadienne appuie l'Arrêté d'urgence, car il maintiendrait temporairement l'harmonisation avec les exigences américaines en matière de polluants atmosphériques, réduirait au minimum le fardeau administratif et de conformité et offrirait une certitude réglementaire aux intervenants. En général, l'industrie est favorable à une harmonisation générale de la réglementation canadienne sur les émissions des véhicules et des moteurs avec celle de l'EPA des États-Unis.

Le Ministère s'engage à consulter en permanence tous les intervenants, à examiner attentivement les questions pertinentes soulevées et à communiquer les décisions relatives à ces règlements en temps opportun.

Contact

Josephine Davidson
Acting Executive Director
Transportation Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo@ec.gc.ca

Personne-ressource

Josephine Davidson
Directrice exécutive par intérim
Division des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of the

Regulations Amending the Clean Fuel Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations 3007

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Environnement, min. de l'

Règlement modifiant le Règlement sur les combustibles propres et le règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement 3007

Regulations Amending the Clean Fuel Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

Statutory authorities
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act

Sponsoring department
Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Executive summary

Issues: The *Clean Fuel Regulations* (the Regulations) require primary suppliers to reduce the life-cycle carbon intensity (CI) of the gasoline or diesel they produce or import for use in Canada. The Regulations reduce greenhouse gas emissions through a performance-based credit market, with more than 85% of compliance credits currently created through the supply of low-carbon-intensity (low-CI) fuel. Recent policy changes in foreign jurisdictions have increased competitive pressures on Canadian low-CI fuel producers, creating a risk to domestic production and investment, and the future supply of compliance credits under the Regulations. If these pressures lead to a sustained decline in Canadian low-CI fuel production, compliance with the Regulations would become increasingly dependent on imported low-CI fuels and associated credits. This would place future emission reductions at risk and materially reduce the demand for domestic agricultural feedstocks like canola. A significant or sustained disruption to the foreign supply could constrain the availability of compliance credits, making compliance more difficult and reducing the emissions reductions achieved under the Regulations. Such disruptions could also increase fuel prices, which may ultimately be passed on to Canadian fuel consumers. These outcomes would undermine confidence in the predictability and credibility of the Regulations.

Règlement modifiant le Règlement sur les combustibles propres et le règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Fondements législatifs
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Ministère responsable
Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le *Règlement sur les combustibles propres* (le règlement) exige des fournisseurs principaux qu'ils réduisent l'intensité en carbone (IC) le long du cycle de vie de l'essence ou du diesel qu'ils produisent ou importent pour utilisation au Canada. Le règlement réduit les émissions de gaz à effet de serre par l'entremise d'un marché d'unités de conformité fondé sur la performance. Plus de 85 % des unités de conformité sont actuellement créées par l'approvisionnement en combustible à faible intensité en carbone. Les récents changements de politique dans certains pays étrangers ont apporté des défis supplémentaires en matière de compétitivité pour les producteurs canadiens de combustibles à faible IC, créant un risque pour la production et les investissements au Canada et pour l'offre future d'unités de conformité au titre du règlement. Si ces défis entraînent une baisse soutenue de la production canadienne de combustibles à faible IC, la conformité au règlement dépendra de plus en plus des importations de combustibles à faible IC ainsi que des unités de conformité qui leur sont associées. Cela mettrait en péril les réductions des émissions futures et réduirait considérablement la demande de charges d'alimentation agricoles canadiennes, comme le canola. Par conséquent, une perturbation importante ou soutenue de l'approvisionnement provenant de l'extérieur pourrait limiter la disponibilité des unités de conformité, rendant ainsi la conformité plus difficile et diminuant les réductions des émissions réalisées au titre du règlement. De telles perturbations pourraient également

Description: The proposed amendments to the Regulations (the proposed Amendments) would introduce a credit multiplier for low-CI fuels produced in Canada. This would result in more credits being created for domestic low-CI fuels than the same quantity of imported low-CI fuel. These additional credits may be sold on the market and used by primary suppliers to satisfy their carbon intensity reduction requirements. Additional administrative amendments are also proposed to enhance compliance flexibilities, fix typographical and other errors, and to improve the clarity and consistency of the regulatory text.

Rationale: By strengthening the competitiveness of domestic low-CI fuel production, the credit multiplier would ensure a reliable domestic compliance pathway under the Regulations and would reduce the credit market's dependence on imports, thereby protecting the Regulations' long-term ability to deliver emission reductions. The measure would adjust credit creation within the existing market framework to address competitive pressures arising from policy measures outside Canada. It is designed to work alongside provincial low-CI fuel frameworks, such as those in British Columbia, Ontario, and Quebec.

Cost-benefit statement: The cost-benefit analysis estimates a net benefit of $0.9 billion in present value over the 2026 to 2035 period ($95 million annualized), reflecting $9.1 billion in avoided compliance costs against $8.3 billion in costs from forgone emission reductions. The multiplier creates additional credits for domestic production without requiring additional consumption of low-CI fuels, which results in lower compliance costs, and forgone emission reductions that are estimated at 2.7 Mt (megatonnes) per year on average relative to the baseline. Although the proposal results in forgone emission reductions, it is expected to reduce the risk of future emission-reduction losses associated with declining domestic production and increased reliance on imported fuels for compliance credits.

augmenter les prix du carburant, une hausse qui pourrait ultimement être transmise aux consommateurs canadiens de carburant. Ces résultats mineraient la confiance dans la prévisibilité et la crédibilité du règlement.

Description : Les modifications proposées au règlement (les modifications proposées) introduiraient des multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles à faible IC produits au Canada. Cela se traduirait par la création d'un plus grand nombre d'unités de conformité pour un combustible à faible IC produit au Canada que pour la même quantité de combustible à faible IC importé. Ces unités de conformité additionnelles peuvent être vendues sur le marché et utilisées par les fournisseurs principaux pour satisfaire à leurs exigences de réduction de l'intensité en carbone. D'autres modifications administratives sont également proposées pour accroître la flexibilité en matière de conformité, corriger des erreurs telles que des erreurs typographiques, et améliorer la clarté et la cohérence du texte réglementaire.

Justification : En renforçant la compétitivité de la production canadienne de combustibles à faible IC, les multiplicateurs d'unités de conformité assureraient une filière canadienne fiable de conformité au règlement et réduiraient la dépendance du marché des unités de conformité aux importations, préservant ainsi la capacité du règlement à permettre de réduire les émissions à long terme. La mesure permettrait d'ajuster la création d'unités de conformité dans le cadre actuel du marché afin de répondre aux pressions en matière de compétitivité découlant des mesures politiques prises par des pays étrangers. Elle est conçue pour être au diapason des mesures provinciales relatives aux combustibles à faible IC, comme celles de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec.

Énoncé des coûts et avantages : Selon l'analyse des avantages-coûts, il est estimé qu'il y aurait un avantage net de 0,9 milliard de dollars en valeur actuelle sur la période de 2026 à 2035 (95 millions de dollars sur une base annualisée), ce qui représente 9,1 milliards de dollars en coûts de conformité évités, contre 8,3 milliards de dollars en coûts liés aux réductions d'émissions non réalisées. Le multiplicateur crée des unités de conformité additionnelles pour la production canadienne sans la nécessité d'une consommation supplémentaire de combustibles à faible IC, ce qui se traduit par des coûts de conformité moindres et une réduction des émissions non réalisée estimée à 2,7 Mt (mégatonnes) par an en moyenne par rapport au niveau de référence. Bien que la proposition entraîne une réduction des émissions non réalisée, elle devrait réduire le risque de pertes futures de réductions des émissions associées à la baisse de la production canadienne et à la dépendance accrue aux combustibles importés pour la création d'unités de conformité.

Issues

The *Clean Fuel Regulations* (the Regulations) are designed to deliver greenhouse gas (GHG) emission reductions through a performance-based credit market. The environmental outcomes of the Regulations depend on the availability of compliance credits in that market, more than 85% of which are currently created through the supply of low-carbon-intensity (low-CI) fuels. Recent policy measures in foreign jurisdictions have resulted in Canadian producers facing increasing competitive pressures in the Canadian market, creating a risk to domestic production and investment, and the future supply of compliance credits under the Regulations. Left unaddressed, these pressures could drive a sustained decline in Canadian low-CI fuel production. If domestic capacity declines, compliance with the Regulations would become increasingly dependent on imports for a substantive portion of low-CI fuel and their associated credit supply. Over time, this would undermine a significant compliance pathway for the Regulations, putting future emission reductions arising from the Regulations at risk and materially reducing demand for domestic agricultural feedstocks like canola.

This risk of import dependency arises at a moment when the global policy and trade landscape is rapidly changing and increasingly volatile, and supply chain disruptions are increasingly frequent. In this context, relying increasingly on imports for regulatory compliance, without developing alternative sources of supply or expanding domestic production, leaves the Canadian fuel market vulnerable to disruptions beyond Canada's control and constitutes a significant strategic risk to the Regulations' stability.

A significant or sustained disruption to low-CI fuel supplies could reduce access to compliance options, potentially impairing the ability of primary suppliers to achieve the required emissions reductions. This could hinder the achievement of emissions reductions and undermine the Regulations' overarching objective of reducing GHG emissions. Such disruptions could also result in higher fuel prices, which could ultimately be passed on to Canadian fuel consumers. Any of these outcomes would undermine confidence in the predictability and credibility of the Regulations.

Background

Global warming is projected to lead to changes in average climate conditions and extreme weather events. The impacts of climate change are expected to worsen as the

Enjeux

Le *Règlement sur les combustibles propres* (le règlement) vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'entremise d'un marché d'unités de conformité fondé sur la performance. Le bilan environnemental du règlement dépend de la disponibilité des unités de conformité sur ce marché, dont plus de 85 % sont actuellement créées par l'approvisionnement en combustibles à faible intensité en carbone (IC). Les mesures politiques récemment prises dans des pays étrangers font que les producteurs canadiens sont aux prises avec de plus en plus de défis en matière de compétitivité sur le marché canadien, créant un risque pour la production et les investissements au Canada et pour l'offre future d'unités de conformité au titre du règlement. Ces défis pourraient entraîner une baisse soutenue de la production canadienne de combustibles à faible IC s'ils ne sont pas résolus. Si la capacité de production au Canada diminuait, la conformité au règlement deviendrait de plus en plus dépendante des importations en ce qui concerne l'offre de combustibles à faible IC et les unités de conformité. À terme, cela compromettrait une importante filière de conformité au règlement, mettant à risque les futures réductions des émissions au titre du règlement et réduisant considérablement la demande en charges d'alimentation agricoles produites au Canada, telles que le canola.

Ce risque de dépendance à l'égard des importations survient à un moment où le paysage politique et commercial mondial évolue rapidement et devient de plus en plus instable, et où les perturbations de la chaîne d'approvisionnement sont de plus en plus fréquentes. Dans ce contexte, la dépendance croissante aux importations pour la conformité à la réglementation, en l'absence d'autres sources d'approvisionnement ou sans augmentation de la production canadienne, rend le marché canadien des combustibles vulnérable à des perturbations que le Canada ne peut contrôler et constitue un risque stratégique important pour la stabilité du règlement.

Une perturbation importante ou prolongée de l'approvisionnement en combustibles à faible IC pourrait réduire les options de conformité, réduisant par conséquent la capacité des fournisseurs principaux d'atteindre les réductions des émissions requises. Cela pourrait entraver la réalisation des réductions des émissions et compromettre l'objectif principal du règlement de réduire les émissions de GES. De telles perturbations pourraient également entraîner une hausse des prix du carburant, qui pourrait ultimement être transmise aux consommateurs canadiens de carburant. Ces résultats mineraient la confiance dans la prévisibilité et la crédibilité du règlement.

Contexte

Le réchauffement climatique devrait entraîner des changements dans les conditions climatiques moyennes et des phénomènes météorologiques extrêmes. Les effets des

global average surface temperature becomes warmer. Climate change impacts are of major concern for society: changes in temperature and precipitation can impact natural habitats, agriculture and food supplies, and rising sea levels can threaten coastal communities.

GHGs are primary contributors to climate change. The largest sources of GHG emissions in Canada are from the extraction, processing and combustion of fossil fuel. A number of GHG emission reduction measures have been implemented to achieve the goal of net-zero emissions by 2050, including the Regulations.

The Clean Fuel Regulations

The Regulations[1] require primary suppliers, defined as parties that produce gasoline or diesel in Canada or import gasoline or diesel into Canada, to reduce the life-cycle carbon intensity (CI) of the gasoline or diesel they produce or import for use in Canada. To achieve this, the Regulations establish annual life-cycle CI limits for gasoline and diesel, in grams of carbon dioxide equivalent emitted per unit of energy (expressed as grams per megajoule or gCO_2e/MJ) for primary suppliers who produce or import at least 400 cubic metres (m^3) of gasoline or diesel for use in Canada in a given year. Non-fossil fuels are not subject to CI limits.

The annual life-cycle CI limits came into force on July 1, 2023. The initial limits were set at 91.5 gCO_2e/MJ for gasoline and 89.5 gCO_2e/MJ for diesel, representing a reduction of 3.5 gCO_2e/MJ from baseline values for both gasoline and diesel. The required reduction increases by 1.5 gCO_2e/MJ per year, reaching 14 gCO_2e/MJ in 2030. As a result, the 2030 CI limits are 81 gCO_2e/MJ for gasoline and 79 gCO_2e/MJ for diesel. Following 2030, the CI limits will remain at that level unless the Regulations are amended. Environment and Climate Change Canada (the Department) intends to review the Regulations and will consider, among other factors, the CI limits and opportunities for credit creation.

A primary supplier's annual CI reduction requirement is expressed in tonnes of carbon dioxide equivalent (CO_2e) and is calculated on a company-wide basis. This requirement reflects the combined obligations associated with

[1] Clean Fuel Regulations

changements climatiques s'aggraveront à mesure que la température moyenne à la surface de la planète augmente. L'impact des changements climatiques est une préoccupation majeure pour la société. En effet, les changements de température et en matière de précipitations peuvent avoir des répercussions sur les habitats naturels, l'agriculture et l'approvisionnement en aliment. Par ailleurs, l'élévation du niveau de la mer peut menacer les collectivités côtières.

Les GES sont les principaux contributeurs aux changements climatiques. Les principales sources d'émissions de GES au Canada sont l'extraction, le traitement et la combustion des combustibles fossiles. Un certain nombre de mesures de réduction des émissions de GES ont été mises en œuvre en vue de l'atteinte de l'objectif de carboneutralité d'ici 2050, y compris le *Règlement sur les combustibles propres*.

Le Règlement sur les combustibles propres

Le règlement[1] exige que les fournisseurs principaux, c'est-à-dire les parties qui produisent de l'essence ou du diesel au Canada ou qui importent de l'essence ou du diesel au Canada, réduisent l'intensité en carbone (IC) le long du cycle de vie de l'essence ou du diesel qu'ils produisent ou importent pour utilisation au Canada. Pour ce faire, le règlement établit des limites annuelles d'IC le long du cycle de vie pour l'essence et le diesel, exprimées en grammes d'équivalent dioxyde de carbone émis par unité d'énergie (en grammes par mégajoule ou en gCO_2e/MJ), pour les fournisseurs principaux qui produisent ou importent au moins 400 mètres cubes (m^3) d'essence ou de diesel pour utilisation au Canada au cours d'une année donnée. Les combustibles non fossiles ne sont pas assujettis aux limites d'IC.

Les limites annuelles d'IC le long du cycle de vie sont entrées en vigueur le 1er juillet 2023. Les limites initiales ont été fixées à 91,5 gCO_2e/MJ pour l'essence et à 89,5 gCO_2e/MJ pour le diesel. Cela représente une réduction de 3,5 gCO_2e/MJ par rapport aux valeurs de base, autant pour l'essence que pour le diesel. L'exigence de réduction augmente de 1,5 gCO_2e/MJ par an pour atteindre 14 gCO_2e/MJ en 2030. Par conséquent, les limites d'IC pour 2030 sont de 81 gCO_2e/MJ pour l'essence et de 79 gCO_2e/MJ pour le diesel. Après 2030, les limites d'IC demeureront à ce niveau, à moins que le règlement ne soit modifié. Il est de l'intention d'Environnement et Changement climatique Canada (le Ministère) de procéder à un examen du règlement qui considérera, entre autres, les limites de l'IC et des possibilités de création d'unités de conformité.

L'exigence annuelle de réduction de l'IC d'un fournisseur principal est exprimée en tonnes d'équivalent de dioxyde (éq. CO_2) de carbone et est calculée à l'échelle de l'entreprise. Cette exigence reflète l'ensemble des obligations

[1] Règlement sur les combustibles propres

gasoline and diesel produced at all production facilities of a company and their total imports into Canada. The Regulations also incorporate the minimum volumetric requirements from the now repealed *Renewable Fuels Regulations*, requiring a minimum of 5% low-CI fuel content in gasoline and of 2% low-CI fuel content in diesel fuel.

The Regulations establish a credit market as the primary compliance mechanism. Each credit represents a life-cycle emission reduction of one tonne of CO_2e. For each compliance period, a primary supplier must create or acquire sufficient credits and use them to demonstrate compliance with its annual reduction requirements.

The Regulations provide multiple pathways for compliance, allowing primary suppliers to optimize compliance decisions and meet their obligations in a cost-effective manner. Credits may be created by primary suppliers or other voluntary credit creators through the following activities:

- Compliance Category 1 — undertaking projects that reduce the life-cycle CI of liquid fossil fuels (e.g. carbon capture and storage, renewable electricity, co-processing)
- Compliance Category 2 — supplying low-CI fuels (e.g. ethanol, biodiesel and hydrogenation-derived renewable diesel [HDRD])
- Compliance Category 3 — supplying fuel or energy to advanced vehicle technology (e.g. electricity or hydrogen in vehicles)

Provincial policies

Several provinces have established policies that drive demand for domestic low-CI fuels. In February 2025, British Columbia (B.C.) amended its Low Carbon Fuel Standard to require a minimum share of low-CI fuel content come from domestic production — requiring 8% Canadian renewable content in diesel, and 5% Canadian renewable content in gasoline.[2] In August 2025, Ontario finalized amendments to its *Ontario Regulations 663/20 (Cleaner Transportation Fuels: Renewable Content Requirements for Gasoline and Diesel Fuels)*, requiring a minimum share of low-CI fuel content come from domestic production.[3] This amendment requires that, by 2030, at least 47% of the low-CI fuel content for gasoline and 75% of the low-CI fuel content for diesel must be sourced from Canadian

[2] Low Carbon Fuel Standard requirements, Province of British Columbia

[3] Ontario's Amendments are intended to be in place for the duration of U.S. subsidies.

associées à l'essence et au diesel produits par toutes les installations de production d'une entreprise et à l'ensemble de leurs importations au Canada. Le règlement intègre également les exigences volumétriques minimales établies par le *Règlement sur les carburants renouvelables*, maintenant abrogé, exigeant une proportion minimale de 5 % de combustible à faible IC dans l'essence et de 2 % dans le diesel.

Le règlement établit un marché d'unités de conformité comme principal mécanisme de conformité. Chaque unité de conformité représente une réduction des émissions d'une tonne d'équivalent de CO_2 selon une approche de cycle de vie. Pour chaque période de conformité, un fournisseur principal doit créer ou acquérir suffisamment d'unités de conformité et les utiliser pour démontrer sa conformité à ses exigences annuelles de réduction.

Le règlement prévoit plusieurs filières de conformité, permettant aux fournisseurs principaux d'optimiser leurs décisions en matière de conformité et de satisfaire à leurs obligations de la manière la plus économique. Les unités de conformité peuvent être créées par des fournisseurs principaux ou par d'autres créateurs volontaires d'unités de conformité à l'aide des activités suivantes :

- catégorie de conformité 1 — entreprise de projets qui réduisent l'IC le long du cycle de vie des combustibles fossiles liquides (par exemple le captage et stockage du carbone, l'électricité renouvelable, le cotraitement)
- catégorie de conformité 2 — fourniture de combustibles à faible IC (par exemple l'éthanol, le biodiesel et le diesel renouvelable produit par hydrogénation [DRPH])
- catégorie de conformité 3 — fourniture de combustible ou d'énergie aux véhicules à technologie de pointe (par exemple l'électricité ou l'hydrogène dans les véhicules)

Politiques provinciales

Plusieurs provinces ont mis en place des politiques pour stimuler la demande en combustibles à faible IC produits au Canada. En février 2025, la Colombie-Britannique (C.-B.) a modifié sa norme sur les combustibles à faible teneur en carbone pour exiger qu'une part minimale du contenu en combustibles à faible IC soit produite au Canada — soit 8 % de contenu renouvelable produit au Canada dans le diesel et 5 % de contenu renouvelable produit au Canada dans l'essence[2]. En août 2025, l'Ontario a finalisé les modifications apportées au *Règlement de l'Ontario 663/20 (Carburants de transport plus écologiques : exigences de contenu renouvelable pour l'essence et les carburants diesel)*, exigeant qu'une part minimale du contenu en combustibles à faible IC soit produite au Canada[3].

[2] Low Carbon Fuel Standard requirements (disponible en anglais seulement), province de la Colombie-Britannique

[3] Les modifications apportées par l'Ontario sont censées être en place pour la durée des subventions américaines.

producers.[4] Quebec instituted a production tax credit for low-CI fuel produced and consumed in the province.[5]

Announcement

On September 5, 2025, in response to the rapidly changing global trade landscape, the Government of Canada announced its intent to make targeted amendments to the Regulations to support Canada's low-CI fuel sector, while maintaining the Regulations' primary focus on lowering GHG emissions and transitioning to a low-carbon economy.[6] On December 3, 2025, the Department published a discussion paper to invite views and information related to these targeted amendments. The deadline to submit written comments was January 15, 2026.

In addition to the intent to amend the Regulations, the Government of Canada also announced, on September 5, 2025, the introduction of Canada's Biofuels Production Incentive, administered by Natural Resources Canada. This initiative will provide more than $372 million over two years providing non-repayable, tiered per-litre financial incentives for eligible biodiesel and HDRD produced in 2026 and 2027, with priority given to fuels made from North American feedstocks and sold into the Canadian market. The program is designed to support the stability and resiliency of domestic producers of biodiesel and HDRD and preserve the sector's potential for growth, supporting the supply of low-CI fuels in Canada. The program is time-limited and is scheduled to conclude in 2027.

The Government also committed to working closely with provinces and territories to explore a more comprehensive approach that ensures not only a stable, but also a thriving, domestic low-carbon fuel industry now and in the future.

Canadian low-CI fuel sector

Low-CI fuels are those with a life-cycle CI that is lower than the national average reference CI for fossil liquid and

Cette modification exige que, d'ici 2030, au moins 47 % de la teneur en combustible à faible IC dans l'essence et 75 % de celle dans le diesel proviennent de producteurs au Canada[4]. Le Québec a institué un crédit d'impôt à la production pour les combustibles à faible IC produits et consommés dans la province[5].

Annonce

Le 5 septembre 2025, en réponse à l'évolution rapide du contexte du commerce mondial, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'apporter des modifications ciblées au règlement afin de soutenir le secteur canadien des combustibles à faible IC, tout en maintenant l'objectif principal du règlement de réduire les émissions de GES et d'assurer une transition vers une économie à faible teneur en carbone[6]. Le 3 décembre 2025, le Ministère a publié un document de discussion afin de recueillir les avis et les informations relatifs aux modifications ciblées. La date limite pour soumettre des commentaires écrits était le 15 janvier 2026.

En plus de l'intention de modifier le règlement, le 5 septembre 2025, le gouvernement du Canada a également annoncé la mise en place de l'Incitatif à la production de biocarburants du Canada, administré par Ressources naturelles Canada. Cette initiative mettra à disposition plus de 372 millions de dollars sur deux ans comme incitatifs financiers non remboursables et échelonnés par litre pour la production admissible de biodiesel et de DRPH en 2026 et 2027, la priorité étant accordée aux combustibles produits à partir de charges d'alimentation nord-américaines et vendus sur le marché canadien. Le programme est conçu pour soutenir la stabilité et la résilience des producteurs canadiens de biodiesel et de DRPH et préserver le potentiel de croissance du secteur, en soutenant l'approvisionnement en combustibles à faible IC au Canada. Le programme est limité dans le temps et devrait se terminer en 2027.

Le gouvernement s'est également engagé à travailler en étroite collaboration avec les provinces et les territoires afin d'explorer une approche plus globale qui assurera non seulement une industrie canadienne de combustibles à faible IC stable, mais aussi prospère, aujourd'hui et dans le futur.

Secteur canadien des combustibles à faible IC

Les combustibles à faible IC sont ceux dont l'IC le long de leur cycle de vie est inférieure à l'IC de référence moyenne

[4] Cleaner Transportation Fuels: Proposed Domestic Renewable Content Requirement for Diesel Fuel, Environmental Registry of Ontario
[5] Crédit d'impôt pour production de biocarburant au Québec (Code 111) [available in French only], Revenu Québec
[6] Prime Minister Carney launches new measures to protect, build, and transform Canadian strategic industries, Prime Minister of Canada

[4] Carburants de transport plus écologiques : exigence proposée en matière de contenu renouvelable d'origine nationale pour le carburant diesel, Registre environnemental de l'Ontario
[5] Crédit d'impôt pour production de biocarburant au Québec (Code 111), Revenu Québec
[6] Le premier ministre Carney annonce de nouvelles mesures visant à protéger, à bâtir et à transformer les industries stratégiques du Canada, Premier ministre du Canada

gaseous fuels, as set out in the Regulations.[7] They include liquid fuels, such as biodiesel, HDRD, ethanol, sustainable aviation fuel (SAF), and co-processed low-CI fuels, as well as gaseous fuels such as renewable natural gas, renewable propane, and hydrogen.

Although the volumetric requirements establish a baseline level of low-CI fuel use, the annual CI reduction requirements have the greatest impact on the overall demand for low-CI fuel in Canada. Over 87% of credits created to date under the Regulations come from the supply of low-CI fuels. The Regulations are agnostic regarding the origin of the low-CI fuel; however, transportation distances are accounted for in the carbon intensity of these fuels. In 2025, about 33% of credits created from the supply of low-CI fuels were from fuel produced in Canada, compared with 67% that were created from imported fuel, predominantly from the United States (U.S.). Domestic low-CI fuel production has grown in recent years, although production levels differ across fuel types. Despite this growth, domestic supply remains insufficient to meet total domestic demand, making imports a significant source of low-CI fuels in the Canadian market.

Table 1 presents the number of low-CI fuel production facilities in Canada by fuel type, along with their location, nameplate capacity and annual production in 2025. For ethanol, biodiesel, and HDRD, the production capacity reported in the table is the nameplate capacity. Nameplate capacity represents the theoretical maximum output of a facility operating continuously under optimal conditions, without accounting for downtime, maintenance, operational constraints or other inefficiencies. For co-processed low-CI fuels, the number of facilities corresponds to the number of refineries with approved co-processing projects under the Regulations. The production capacity reported for co-processed low-CI diesel and co-processed low-CI gasoline represents an estimate of the volumes that could be produced by these refineries by 2030. Note that these volumes are the biomass-derived portion of the total fuel produced at these refineries. The estimate is based on the highest co-processing rate identified in applications for project approval, credit creation reports or applications for approval of a new pathway submitted under the Regulations.

[7] Reference carbon intensities are set out in Annex 1 of the Regulations.

des combustibles fossiles liquides et des combustibles fossiles gazeux au Canada, comme le prévoit le règlement[7]. Il s'agit notamment de combustibles liquides, tels que le biodiesel, le DRPH, l'éthanol, le carburant d'aviation durable (CAD) et les combustibles à faible IC cotraités, ainsi que de combustibles gazeux tels que le gaz naturel renouvelable, le propane renouvelable et l'hydrogène.

Bien que les exigences volumétriques établissent un seuil pour la consommation de combustibles à faible IC, ce sont les exigences annuelles de réduction de l'IC qui ont plus d'impact sur la demande totale de combustibles à faible IC au Canada. Plus de 87 % des unités de conformité créées jusqu'à maintenant au titre du règlement proviennent de l'approvisionnement en combustibles à faible IC. Le règlement est indifférent quant à l'origine du combustible à faible IC. Toutefois, les distances de transport sont prises en compte dans l'intensité en carbone des combustibles. En 2025, environ 33 % des unités de conformité créées par l'approvisionnement en combustibles à faible IC l'ont été à l'aide de combustibles produits au Canada, contre 67 % créées à l'aide de combustibles importés, provenant principalement des États-Unis. La production canadienne de combustibles à faible IC a augmenté ces dernières années, bien que les niveaux de production diffèrent selon les types de combustibles. Malgré cette croissance, l'offre nationale demeure insuffisante pour répondre à la demande totale canadienne. Par conséquent, les importations restent une source importante de combustibles à faible IC pour le marché canadien.

Le tableau 1 présente le nombre d'installations de production de combustibles à faible IC au Canada par type de combustible, ainsi que leur emplacement, leur capacité nominale et leur production annuelle en 2025. Pour l'éthanol, le biodiesel et le DRPH, la capacité de production indiquée dans le tableau est la capacité nominale. La capacité nominale représente la production maximale théorique d'une installation fonctionnant en continu dans des conditions optimales, sans tenir compte des temps d'arrêt, de l'entretien, des contraintes opérationnelles ou d'autres inefficacités. Pour les combustibles à faible IC cotraités, le nombre d'installations correspond au nombre de raffineries ayant des projets de cotraitement approuvés en vertu du règlement. La capacité de production déclarée pour le diesel et l'essence à faible IC cotraités représente une estimation des volumes qui pourraient être produits par ces raffineries d'ici 2030. Il convient de noter que ces volumes représentent la partie dérivée de la biomasse du combustible total produit dans ces raffineries. L'estimation est fondée sur le taux de cotraitement le plus élevé indiqué dans les demandes d'approbation de projet, dans les rapports de création d'unités de conformité ou dans les demandes d'approbation d'une nouvelle filière transmis en vertu du règlement.

[7] Les intensités en carbone de référence sont énoncées à l'annexe 1 du règlement.

Table 1: Low-carbon intensity fuel production facilities in Canada

Fuel type	Number of facilities	Location	Production capacity (ML)	2025 annual production (ML)
Ethanol	12	Alta., Sask., Man., Ont., Que.	1 869	1 778[a]
Biodiesel and HDRD	Biodiesel: 6 HDRD: 3	B.C., Alta., Ont., Que., N.L.	Biodiesel: 650 HDRD: 2 380	1 070[b]
Co-processed low-CI diesel	6	Confidential	281	Confidential
Co-processed low-CI gasoline	4	Confidential	450	Confidential

[a] Statistic Canada, Table 25-10-0081-01
[b] Statistic Canada, Table 25-10-0081-01

Tableau 1 : Installations de production de combustibles à faible intensité en carbone au Canada

Type de combustible	Nombre d'installations	Emplacement	Capacité de production (ML)	Production annuelle en 2025 (ML)
Éthanol	12	Alb., Sask., Man., Ont., Qc	1 869	1 778[a]
Biodiesel et DRPH	Biodiesel : 6 DRPH : 3	C.-B., Alb., Ont., Qc, T.-N.-L.	Biodiesel : 650 DRPH : 2 380	1 070[b]
Diesel à faible IC cotraité	6	Confidentiel	281	Confidentiel
Essence à faible IC cotraité	4	Confidentiel	450	Confidentiel

[a] Statistique Canada, tableau 25-10-0081-01
[b] Statistique Canada, tableau 25-10-0081-01

Ethanol production in Canada has operated near full capacity in recent years, often exceeding 90% utilization rates.[8] Despite this high utilization rate, existing Canadian production capacity is insufficient to meet domestic demand, with domestic production accounting for approximately 38% of the ethanol consumed in 2024. The remainder was supplied through imports, primarily from the United States.

Biodiesel plays an important role in supporting compliance with the Regulations by broadening fuel supply choices and enhancing the resilience and diversity of Canada's fuel market. Until the end of 2024, a significant share of biodiesel produced in Canada was exported to the United States, where favourable market conditions were supported by the U.S. federal biodiesel blenders tax credit.

HDRD production is a nascent industry in Canada, with only three domestic production facilities in operation. Prior to the commissioning of Canada's first HDRD facility, Tidewater Renewables' Prince George facility in November 2023, Canada relied entirely on imports to meet domestic HDRD demand. Domestic production capacity

Les producteurs canadiens d'éthanol ont produit presque à pleine capacité au cours des dernières années, dépassant souvent les taux d'utilisation de 90 %[8]. Malgré ce taux d'utilisation élevé, la capacité de production canadienne existante est insuffisante pour répondre à la demande au Canada. En effet, en 2024, la production totale au Canada représentait environ 38 % de la consommation d'éthanol. Le reste de la demande a donc été répondue par les importations, principalement en provenance des États-Unis.

Le biodiesel joue un rôle important pour la conformité au règlement en élargissant les choix d'approvisionnement en combustible et en améliorant la résilience et la diversité du marché canadien des combustibles. Jusqu'à la fin de 2024, une part importante du biodiesel produit au Canada était exportée vers les États-Unis, où les conditions favorables du marché étaient soutenues par le crédit d'impôt fédéral américain pour les mélangeurs de biodiesel.

La production de DRPH est une industrie naissante au Canada, avec seulement trois installations de production canadiennes en activité. Avant la mise en service de Tidewater Renewables à Prince George en novembre 2023, la première installation de DRPH du Canada, le pays dépendait entièrement des importations pour répondre à

[8] Renewable Energy in Canada — An Overview of Bioenergy, CER

[8] L'énergie renouvelable au Canada — Aperçu de la bioénergie, REC

expanded significantly since Braya Renewable Fuels' Come By Chance HDRD facility (February 2024) and Imperial Oil's Strathcona HDRD facility (July 2025) came online. Together, these facilities provide approximately 2 380 million litres (ML) of annual nameplate HDRD production capacity. One of these facilities was developed primarily to serve export markets.

Co-processing offers refiners a means of reducing the carbon intensity of transportation fuel by integrating renewable feedstocks into existing refinery operations. It involves processing low-carbon feedstocks alongside conventional crude oil feedstocks to produce lower-carbon gasoline and diesel and is considered to be an emerging technology. Currently, co-processing projects at six refineries have been approved for credit creation under the Regulations, with an estimated production capacity collectively of 281 ML for low-CI co-processed diesel and 449 ML for low-CI co-processed gasoline in 2030. Although co-processed fuel accounted for only a small portion of the total credits created in 2025, the approval of additional projects and increasing utilization of existing facilities are expected to support growth in production and credit creation over the coming years.

Policy landscape

External market conditions play an important role in shaping Canada's low-CI fuel sector, particularly developments in the United States, which is the world's largest producer and exporter of low-CI fuels.[9] U.S. production is supported by a combination of federal and state renewable fuel requirements, low-carbon-fuel programs, and financial incentives.

As of January 2025, the United States implemented the Section 45Z Clean Fuel Production Credit, established under the *Inflation Reduction Act of 2022*, replacing the blenders tax credit. The 45Z credit provides support for transportation fuels produced in the United States based on their life-cycle carbon intensity creating stronger incentives for the production of fuels with lower emissions profiles.[10,11] As of January 1, 2025, the maximum incentive was about US$1.75 per gallon for sustainable aviation fuel and US$1.00 per gallon for non-aviation transportation

[9] Biofuels explained, U.S. Energy Information Administration (EIA)
[10] Clean Fuel Production Credit, Internal Revenue Service
[11] Inflation Reduction Act of 2022, Internal Revenue Service

la demande de DRPH. Par la suite, la mise en service de l'installation de DRPH de Braya Renewable Fuels, à Come By Chance, en février 2024 et celle de Strathcona d'Imperial Oil en juillet 2025 ont considérablement augmenté la capacité de production au Canada. Ces trois installations fournissent une capacité nominale de production annuelle d'environ 2 380 millions de litres (ML) de DRPH. L'une de ces installations a été développée principalement pour desservir les marchés de l'exportation.

Le cotraitement offre aux raffineurs un moyen de réduire l'intensité en carbone du carburant de transport en intégrant des charges d'alimentation renouvelables dans les opérations de raffinage existantes. Il consiste à transformer des charges d'alimentation à faible teneur en carbone avec des charges d'alimentation de pétrole brut conventionnel pour produire de l'essence et du diesel à faible teneur en carbone. Le cotraitement est considéré comme une technologie émergente. Actuellement, des projets de cotraitement dans six raffineries ont été approuvés pour la création d'unités de conformité au titre du règlement, avec une capacité totale de production estimée à 281 ML pour le diesel cotraité à faible IC et à 449 ML pour l'essence cotraitée à faible IC en 2030. Bien que le combustible cotraité n'ait représenté qu'une petite partie du total des unités de conformité créées en 2025, l'approbation de projets supplémentaires et l'utilisation accrue des installations existantes devraient soutenir la croissance de la production et la création d'unités de conformité au cours des prochaines années.

Contexte politique

Les conditions de marché à l'extérieur du Canada impactent de manière importante le secteur canadien des combustibles à faible IC, en particulier celles aux États-Unis, qui sont le plus grand producteur et exportateur mondial de combustibles à faible IC[9]. La production américaine est soutenue par une combinaison d'exigences en matière de combustibles renouvelables au niveau fédéral et au niveau des états, de programmes relatifs aux combustibles à faible teneur en carbone et d'incitations financières.

En janvier 2025, les États-Unis ont instauré le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z, établi en vertu de la *Inflation Reduction Act of 2022* (loi sur la réduction de l'inflation de 2022), en remplacement du crédit d'impôt pour les mélangeurs. Le crédit d'impôt en vertu de l'article 45Z fournit un soutien pour les carburants de transport produits aux États-Unis en fonction de leur intensité en carbone le long de leur cycle de vie, créant d'importants incitatifs pour la production de combustibles à faibles profils d'émissions[10,11].

[9] Biofuels explained (disponible seulement en anglais), U.S. Energy Information Administration (EIA)
[10] Clean Fuel Production Credit (disponible seulement en anglais), Internal Revenue Service
[11] Inflation Reduction Act of 2022 (disponible seulement en anglais), Internal Revenue Service

fuels, depending on the fuel's type and carbon intensity. Due to their carbon intensity being over the eligibility threshold, most ethanol facilities were not eligible to receive the incentive. In July 2025, the *One Big Beautiful Bill Act* extended the Section 45Z Clean Fuel Production Credit through 2029, removed the Indirect Land Use Change penalties to lower CI values, added eligibility requirements for fuels to be produced using North American sourced feedstocks, and reduced the maximum incentive for sustainable aviation fuel.[12] As of January 1, 2026, the incentive is available to low-CI fuels produced in the United States from North America feedstock and to most ethanol facilities in the United States. Furthermore, sustainable aviation fuel and non-aviation transportation fuel now have the same maximum incentive of US$1.00 per gallon starting in 2026.

Unlike the blenders tax credit, which was available regardless of fuel origin when blended in the United States, the Section 45Z Clean Fuel Production Credit is available only for qualifying fuels produced in the United States. Because of this, it strengthens the competitive position of U.S.-produced low-CI fuel relative to comparable fuel produced in Canada, for the Canadian market. Assuming input costs and production efficiency are equal in both countries, the 45Z Clean Fuel Production Credit enables U.S. low-CI fuel producers to offer their fuel at a lower price than Canadian producers.

As a result, without complementary measures implemented in Canada, the introduction of the Section 45Z Clean Fuel Production Credit is expected to influence the competitive landscape for low-CI fuel in North America. While Canada's ethanol production has been stable in recent years, the sector may face competitiveness challenges in the near term, as the effective cost of imported U.S. ethanol decreases. The Canadian biodiesel and HDRD sectors have already experienced reduced competitiveness, where some Canadian export-oriented biodiesel and HDRD facilities have faced operational challenges and temporary shutdowns since the implementation of the Section 45Z Clean Fuel Production Credit January 1, 2025.

[12] Treasury, IRS issue proposed regulations on the clean fuel production credit under the One, Big, Beautiful Bill, Internal Revenue Service

Au 1er janvier 2025, l'incitatif maximal était d'environ 1,75 $ US par gallon pour le carburant d'aviation durable et de 1,00 $ US par gallon pour les combustibles de transport non aéronautiques, selon le type de combustible et l'intensité en carbone. En raison de leur intensité en carbone supérieure au seuil d'admissibilité, la plupart des installations d'éthanol n'étaient pas admissibles à cet incitatif. En juillet 2025, la *One Big Beautiful Bill Act* a prolongé le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z jusqu'en 2029, supprimé les pénalités liées aux changements indirects d'utilisation des terres pour réduire les valeurs des IC, ajouté des critères d'admissibilité pour les combustibles produits à partir de charges d'alimentation d'origine nord-américaine et réduit l'incitation maximale pour le carburant d'aviation durable[12]. Depuis le 1er janvier 2026, l'incitatif est disponible pour les combustibles à faible IC produits aux États-Unis à partir de charges d'alimentation d'origine nord-américaine et pour la plupart des installations de production d'éthanol aux États-Unis. De plus, à partir de 2026, le carburant d'aviation durable et le carburant de transport non aéronautique bénéficient désormais du même incitatif maximal de 1,00 $ US par gallon.

Contrairement au crédit d'impôt pour les mélangeurs, qui était disponible quelle que soit l'origine du combustible lorsqu'il était mélangé aux États-Unis, le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z n'est disponible que pour les combustibles admissibles produits aux États-Unis. Pour cette raison, il renforce la position concurrentielle des combustibles à faible IC produits aux États-Unis par rapport à ceux produits au Canada sur le marché canadien. En supposant que les coûts des intrants et l'efficacité de la production sont égaux dans les deux pays, le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z permet aux producteurs américains de combustibles à faible IC d'offrir leur combustible à un prix inférieur à celui des producteurs canadiens.

Par conséquent, en l'absence de mesures complémentaires mises en œuvre au Canada, l'introduction du crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z devrait impacter à lui seul la compétitivité des producteurs de combustibles à faible IC en Amérique du Nord. Bien que la production d'éthanol du Canada soit demeurée stable au cours des dernières années, le secteur pourrait être confronté à des défis de compétitivité à court terme, à mesure que le coût de production effectif de l'éthanol importé des États-Unis diminue. Les secteurs canadiens du biodiesel et du DRPH ont déjà connu une baisse de compétitivité. Aussi, depuis la mise en œuvre du crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z le 1er janvier 2025, certaines installations canadiennes de biodiesel et de DRPH destinées à

[12] Treasury, IRS issue proposed regulations on the clean fuel production credit under the One, Big, Beautiful Bill (disponible seulement en anglais), Internal Revenue Service

The biodiesel and HDRD sectors have recently benefited from provincial regulatory measures in Ontario and British Columbia requiring the use of Canadian-produced low-CI fuel; with four out of the six biodiesel facilities able to continue or resume operations in 2025. Canada's Biofuels Production Incentive, providing up to $372 million in production-based support for domestic producers of biodiesel and renewable diesel, is also expected to improve the economic viability of domestic biodiesel and HDRD production, helping to maintain production levels, support continued operation of existing facilities, and preserve domestic supply in 2026 and 2027.

Objective

The objective of the proposed Amendments is to support the Canadian low-CI fuel sector while maintaining the Regulations' primary objective of reducing GHG emissions and supporting Canada's transition to a lower-carbon economy. A strong and healthy domestic low-CI fuel sector is an important contributor to Canada's long-term decarbonization objectives and provides a key compliance pathway for the Regulations, supporting GHG emission reductions now and into the future.

The proposed Amendments also aim to provide increased compliance flexibility to regulated parties and support the long-term stability and resilience of the credit market. Lastly, the proposed Amendments aim to improve credit market efficiency, support more transparent pricing of credits, and reduce regulatory burden.

Description

The proposed Amendments would introduce a credit multiplier for the portion of liquid low-CI fuel and co-processed low-CI fuels (hereafter, collectively referred to as low-CI fuels) produced in Canada that are derived from a feedstock that was harvested, produced, extracted, or collected and processed in North America as well as for hydrogen, liquefied and compressed renewable natural gas, renewable propane, and co-processed renewable propane produced in Canada that is used as a fuel or energy source in a vehicle. In addition, the proposed Amendments would reserve 50% of the 10% limit on the use of gaseous compliance credits for the production in Canada of biogas, renewable natural gas, hydrogen, renewable propane and co-processed low-CI propane. The proposed Amendments would also increase the limit for the use of

l'exportation ont été confrontées à des difficultés opérationnelles et à des fermetures temporaires.

Les secteurs du biodiesel et du DRPH ont récemment bénéficié de mesures réglementaires provinciales en Ontario et en Colombie-Britannique exigeant l'utilisation de combustibles à faible IC produits au Canada. Ainsi, quatre des six installations de biodiesel ont pu poursuivre ou reprendre leurs activités en 2025. L'Incitatif à la production de biocarburants du Canada, qui fournit jusqu'à 372 millions de dollars en soutien aux producteurs canadiens de biodiesel et de diesel renouvelable en fonction de leur production, devrait également améliorer la viabilité économique de la production canadienne de biodiesel et de DRPH, contribuant ainsi à maintenir les niveaux de production, à soutenir l'activité de manière continue des installations existantes et à préserver l'approvisionnement canadien en 2026 et 2027.

Objectif

L'objectif des modifications proposées est de soutenir le secteur canadien des combustibles à faible IC tout en maintenant l'objectif principal du règlement de réduire les émissions de GES et d'assurer la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. Un secteur canadien des combustibles à faible IC solide et prospère contribue de manière importante aux objectifs de décarbonisation à long terme du Canada et constitue une importante filière pour se conformer au règlement, favorisant ainsi les réductions des émissions de GES actuelles et futures.

Les modifications proposées visent également à offrir une plus grande souplesse en matière de conformité aux parties réglementées et à soutenir la stabilité et la résilience à long terme du marché des unités de conformité. Enfin, les modifications proposées visent à améliorer l'efficacité du marché des unités de conformité, à favoriser une plus grande transparence concernant les prix des unités de conformité et à réduire le fardeau réglementaire.

Description

Les modifications proposées introduiraient des multiplicateurs d'unités de conformité pour la partie des combustibles liquides à faible IC et des combustibles cotraités à faible IC (ci-après, collectivement appelés combustibles à faible IC) produits au Canada et qui sont produits à partir d'une charge d'alimentation qui a été récoltée, produite, extraite ou recueillie et traitée en Amérique du Nord, ainsi que pour l'hydrogène, le gaz naturel renouvelable liquéfié et comprimé, le propane renouvelable et le propane renouvelable cotraité produits au Canada qui est utilisé comme carburant ou source d'énergie dans un véhicule. De plus, les modifications proposées réserveraient 50 % de la limite de 10 % sur l'utilisation des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles gazeux au biogaz, au gaz naturel renouvelable, à l'hydrogène, au propane

compliance credits created from contributions to registered emission reduction funding programs from 10% to 15%. Other minor administrative modifications are also proposed.

renouvelable et au propane cotraité à faible IC produits au Canada. Les modifications proposées feraient également passer de 10 % à 15 % la limite d'utilisation des unités de conformité créées par les contributions aux programmes enregistrés de financement des réductions des émissions. D'autres modifications administratives mineures sont également proposées.

Credit multiplier

The proposed Amendments would introduce a credit multiplier for eligible low-CI fuels produced in Canada on or after January 1, 2026. For liquid low-CI fuels, the multiplier would apply only to the portion of fuel that is derived from feedstocks that were harvested, produced, extracted, or collected and processed in North America. The multiplier would also apply to eligible hydrogen, liquefied and compressed renewable natural gas, renewable propane, and co-processed low-CI propane produced in Canada and used as a fuel or energy source in a vehicle. The requirements to use North American feedstock would not apply to gaseous fuels, as their feedstocks are intrinsically local (e.g. wastewater and landfill gas). The multiplier would also vary by low-CI fuel type. To facilitate participation in the credit market, the proposed Amendments would include an exemption to the requirement to use North American feedstock for low-CI fuels produced in Newfoundland and Labrador.

Multiplicateurs d'unités de conformité

Les modifications proposées introduiraient des multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles à faible IC admissibles produits au Canada à compter du 1er janvier 2026. Pour les combustibles liquides à faible IC, les multiplicateurs ne s'appliqueraient qu'à la partie du combustible produite à partir de charges d'alimentation qui ont été récoltées, produites, extraites ou collectées et transformées en Amérique du Nord. Les multiplicateurs s'appliqueraient également à l'hydrogène, au gaz naturel renouvelable liquéfié et comprimé, au propane renouvelable et au propane cotraité à faible IC admissibles produits au Canada et utilisés comme carburant ou source d'énergie dans un véhicule. Les exigences relatives à l'origine nord-américaine de la charge d'alimentation ne s'appliqueraient pas aux combustibles gazeux, car leurs charges d'alimentation sont intrinsèquement locales (par exemple eaux usées et gaz d'enfouissement). Les multiplicateurs varieraient également selon le type de combustible à faible IC. Afin de faciliter leur participation au marché des unités de conformité, les modifications proposées comprendraient une exemption de l'exigence relative à l'origine nord-américaine de la charge d'alimentation pour les combustibles à faible IC produits à Terre-Neuve-et-Labrador.

A credit multiplier increases the number of credits created per unit of eligible low-CI fuel, thereby increasing its compliance value under the Regulations. As a result, a given quantity of domestically produced low-CI fuel would create more credits than an equivalent quantity of imported low-CI fuel of equal carbon intensity.

Un multiplicateur d'unités de conformité augmente le nombre d'unités de conformité créées par unité de combustible à faible IC admissible, augmentant ainsi sa valeur de conformité au titre du règlement. Par conséquent, une quantité donnée de combustible à faible IC produit au Canada créerait plus d'unités de conformité qu'une quantité équivalente de combustible à faible IC importé à intensité en carbone égale.

These additional credits may be sold on the credit market and used by primary suppliers to satisfy their carbon intensity reduction requirements; however, the additional credits created through the multiplier may not be used to satisfy the volumetric requirements.

Ces unités de conformité additionnelles peuvent être vendues sur le marché des unités de conformité et utilisées par les fournisseurs principaux pour satisfaire à leurs exigences de réduction de l'IC. Toutefois, les unités de conformité additionnelles créées par le multiplicateur ne peuvent pas être utilisées pour satisfaire aux exigences volumétriques.

Table 2 presents the proposed values of the multipliers by fuel type. The proposed multiplier values were developed taking into account a range of factors, including production costs, CI values, the estimated value of the U.S. Section 45Z Clean Fuel Production Credit, exchange rate assumptions, and projected feedstock and energy costs. Separate multipliers are proposed for the diesel pool and

Le tableau 2 présente les valeurs proposées des multiplicateurs par type de combustible. Les valeurs des multiplicateurs proposées ont été estimées en tenant compte d'une série de facteurs, notamment les coûts de production, les valeurs d'IC, la valeur estimée du crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z des États-Unis, les hypothèses sur le taux de change et les

the gasoline pool to reflect differences in production costs, CI values, market conditions and competitive pressures from foreign jurisdictions.

Table 2: Proposed credit multipliers by low-CI fuel type

Fuel type	Proposed credit multiplier
SAF	1.8
HDRD	1.5
Biodiesel, co-processed low-CI diesel, and co-processed SAF	1.4
Hydrogen, renewable natural gas, compressed and liquefied renewable natural gas, and renewable propane used as a fuel or energy in a vehicle	1.4
Ethanol, co-processed low-CI gasoline, and other liquid low-CI fuels specified in paragraph 19(1)(c) of the Regulations	1.3
Co-processed renewable propane used as a fuel in a vehicle	1.3

Credits from the production of biogas, renewable natural gas, renewable propane, hydrogen, or co-processed gaseous fuels

Under the Regulations, primary suppliers can use credits created for the production or importation of certain low-CI gaseous fuels to satisfy up to 10% of their total reduction requirement. The proposed Amendments would reserve a minimum of 50% of the limit for the use of credits created for the production in Canada of biogas, renewable natural gas, renewable propane, or hydrogen. The remaining portion of the 10% limit could include credits created from the importation of these gaseous fuels.

Emission-reduction funding programs

The proposed Amendments would increase the annual limit for the use of credits created from contributions to registered emission-reduction funding programs from 10% to 15% of a primary supplier's total reduction requirement.

estimations des coûts de production des charges d'alimentation et de l'énergie. Des multiplicateurs distincts sont proposés pour le stock de diesel et le stock d'essence afin de refléter les différences dans les coûts de production, les valeurs d'IC, les conditions du marché et les pressions en matière de compétitivité exercées par les pays étrangers.

Tableau 2 : Multiplicateurs d'unités de conformité proposés par type de combustible à faible IC

Type de combustible	Multiplicateur d'unités de conformité proposé
Carburant d'aviation durable	1,8
DRPH	1,5
Biodiesel, diesel cotraité à faible IC et carburant d'aviation durable cotraité	1,4
Hydrogène, gaz naturel renouvelable, gaz naturel renouvelable comprimé et liquéfié et propane renouvelable utilisés comme combustible ou énergie dans un véhicule	1,4
Éthanol, essence cotraitée à faible IC et autres combustibles liquides à faible IC visés à l'alinéa 19(1)c) du règlement	1,3
Propane renouvelable cotraité utilisé comme carburant dans un véhicule	1,3

Unités de conformité créées par la production de biogaz, de gaz naturel renouvelable, de propane renouvelable, d'hydrogène ou de combustibles gazeux cotraités

En vertu du règlement, les fournisseurs principaux peuvent utiliser les unités de conformité créées par la production ou l'importation de certains combustibles gazeux à faible IC pour satisfaire jusqu'à 10 % de leur exigence totale de réduction. Les modifications proposées réserveraient un minimum de 50 % de la limite pour l'utilisation d'unités de conformité créées par la production canadienne de biogaz, de gaz naturel renouvelable, de propane renouvelable ou d'hydrogène. La partie restante de la limite de 10 % pourrait inclure les unités de conformité créées par l'importation de ces combustibles gazeux.

Programmes de financement des réductions des émissions

Les modifications proposées augmenteraient la limite annuelle d'utilisation d'unités de conformité créées par les contributions aux programmes enregistrés de financement des réductions des émissions de 10 % à 15 % de l'exigence totale de réduction d'un fournisseur principal.

The Regulations require all contributions made to a program to be used to fund projects that support the deployment or commercialization of technologies or processes that reduce CO_2e emissions within five years from the date of contribution. To better align with the deployment lead time of larger-scale emission-reduction projects, the proposed Amendments would extend this period from five to seven years. The proposed Amendments would also remove certain reporting requirements for registered emission-reduction funding programs in circumstances where no contributions have yet been received or where contributions have been received but not yet attributed to projects, thereby reducing administrative burden for funding program administrators.

Credit market transparency

More than half of credit transfers under the Regulations have a reported credit price of zero dollars, which limits visibility into credit market activity and price formation. The proposed Amendments would require additional information to be reported for certain credit transfer transactions. Where the credits are transferred as part of a bundled transaction with low-CI fuels and the reported credit price is zero dollars or below fair market value, the total transaction price would be required to be reported. In all other cases where the transfer price is reported at zero dollars or below fair market value, the transferor would be required to provide an explanation of why the price is zero or below fair market value. These modifications would improve visibility into the economic value of credit transactions, support more transparent market information, and facilitate the monitoring and analysis of compliance credit market activity.

Reducing regulatory and administrative burden

To reduce regulatory and administrative burden and provide greater certainty for low-CI fuel producers, the proposed Amendments would increase the thresholds associated with invalidating approved CI values. Currently, an approved CI value is invalidated if the actual CI reported in the annual carbon-intensity-pathway report exceeds the applicable regulatory threshold, requiring the low-CI fuel producer to submit a new application for a carbon intensity value. The proposed Amendments would double this threshold, reducing the likelihood that routine variations between approved and reported CI values would trigger the invalidation of an approved CI value and the need to submit a new application. Similarly, the proposed Amendments would also double the thresholds that determine when fuel producers may submit revised CI applications when the actual CI reported in the annual

Le règlement exige que toutes les contributions à un programme servent à financer des projets qui appuient le déploiement ou la commercialisation de technologies ou de procédés qui réduisent les émissions d'éq. CO_2 dans les cinq ans suivant la date de contribution. Pour mieux tenir compte du délai de déploiement des plus grands projets de réduction des émissions, les modifications proposées prolongeraient cette période de cinq à sept ans. Les modifications proposées élimineraient également certaines exigences en matière de rapports pour les programmes enregistrés de financement des réductions des émissions dans les cas où aucune contribution n'a encore été reçue ou lorsque des contributions ont été reçues, mais pas encore attribuées à des projets, réduisant ainsi le fardeau administratif des administrateurs des programmes de financement.

Transparence du marché des unités de conformité

Plus de la moitié des cessions d'unités de conformité au titre du règlement affichent un prix déclaré de zéro dollar, ce qui limite la compréhension des activités du marché des unités de conformité et de la formation des prix. Les modifications proposées exigeraient que des renseignements supplémentaires soient déclarés pour certaines cessions d'unités de conformité. Lorsqu'une cession d'unités de conformité est effectuée dans le cadre d'une transaction groupée qui inclut le combustible à faible IC et les unités de conformité, et que le prix déclaré des unités de conformité est de zéro dollar ou inférieur à la juste valeur marchande, le prix total de la transaction devrait être déclaré. Dans tous les autres cas où le prix de cession est déclaré à zéro dollar ou en dessous de la juste valeur marchande, le cédant serait tenu d'expliquer pourquoi le prix est nul ou inférieur à la juste valeur marchande. Ces modifications amélioreraient la visibilité de la valeur économique des cessions d'unités de conformité, favoriseraient la transparence de l'information sur le marché et faciliteraient le suivi et l'analyse des activités du marché des unités de conformité.

Réduire le fardeau réglementaire et administratif

Afin de réduire le fardeau réglementaire et administratif et d'offrir une plus grande certitude aux producteurs de combustibles à faible IC, les modifications proposées augmenteraient les seuils associés à l'invalidation des valeurs d'IC approuvées. Actuellement, une IC approuvée est invalidée si l'IC réelle déclarée dans le rapport annuel sur les filières d'intensité en carbone est supérieure au seuil réglementaire applicable, obligeant le producteur de combustible à faible IC à transmettre une nouvelle demande d'approbation de l'intensité en carbone. Les modifications proposées doubleraient ce seuil, ce qui réduirait la probabilité que des variations courantes entre la valeur de l'IC approuvée et celle de l'IC déclarée entraînent l'invalidation de l'IC approuvée et la nécessité de présenter une nouvelle demande d'approbation. Les modifications proposées doubleraient également les seuils qui déterminent

carbon-intensity-pathway report is lower than the previously approved CI.

The proposed Amendments would further reduce administrative burden by streamlining certain reporting, record-keeping, and verification requirements. Third-party verification would no longer be required for CI applications that rely on the same information previously verified as part of a submitted carbon-intensity-pathway report, which would eliminate duplicative verification activities. In addition, nil compliance reports would no longer require third-party verification. These changes would reduce administrative costs for regulated parties while maintaining the integrity of the compliance and verification framework.

Administrative amendments

Other administrative amendments would also be undertaken to fix typographical errors, improve the clarity and consistency of the regulatory text, and align the English and French versions of the Regulations. The proposed Amendments would also improve the clarity and accuracy of the Regulations by updating certain definitions, including "charging site host" and "gasoline". References to external standards would be updated or removed, as appropriate, to reflect standards that have been revised or are no longer maintained since the publication of the Regulations in 2022.

Consequential amendments

Consequential amendments to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations* would be made as a result of the proposed Amendments. This would enable enforcement officers to issue an administrative monetary penalty for certain violations under the Regulations.

Regulatory development

Consultation

Following the Prime Minister's September 5, 2025, announcement, the Department published a discussion paper on December 3, 2025, to seek input from stakeholders, Indigenous partners, and provinces and territories on potential targeted amendments to the Regulations. The discussion paper outlined two example approaches that could be taken to support Canada's low-CI fuel sector and sought feedback on a number of technical and implementation questions related to the options. In addition to the written consultation process, the Department engaged in bilateral discussions with stakeholders, key industry

quand les producteurs de combustible peuvent transmettre des demandes d'approbation de l'IC révisées lorsque l'IC réelle déclarée dans le rapport annuel sur les filières d'intensité en carbone est inférieure à l'IC qui a été approuvée antérieurement.

Les modifications proposées réduiraient davantage le fardeau administratif en simplifiant certaines exigences en matière de rapports, de consignation des renseignements et de vérification. La vérification par un tiers ne serait plus nécessaire pour les demandes d'approbation de l'IC qui se fondent sur les mêmes renseignements qui ont été précédemment vérifiés dans le cadre d'un rapport sur les filières d'intensité en carbone déjà transmis, ce qui éliminerait la duplication de la vérification. De plus, les rapports de conformité nuls ne nécessiteraient plus de vérification par un tiers. Ces changements réduiraient les coûts administratifs pour les parties réglementées tout en maintenant l'intégrité du cadre de conformité et de vérification.

Modifications administratives

D'autres modifications administratives seraient également entreprises pour corriger les erreurs typographiques, améliorer la clarté et la cohérence du texte réglementaire et harmoniser les versions anglaise et française du règlement. Les modifications proposées amélioreraient également la clarté et la précision du règlement en mettant à jour certaines définitions, y compris celle d'« hôte d'une station de recharge » et celle d'« essence ». Les références aux normes externes seraient mises à jour ou supprimées, le cas échéant, pour refléter les normes qui ont été révisées ou qui ne sont plus tenues à jour depuis la publication du règlement en 2022.

Modifications corrélatives

Des modifications corrélatives au *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement* seraient apportées à la suite des modifications proposées. Cela permettrait aux agents chargés de l'application de la loi d'imposer une sanction administrative pécuniaire pour certaines violations du règlement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

À la suite de l'annonce du premier ministre le 5 septembre 2025, le Ministère a publié un document de discussion le 3 décembre 2025 afin de recueillir les commentaires des intervenants, des partenaires autochtones et des provinces et des territoires sur d'éventuelles modifications ciblées au règlement. Le document de discussion présentait deux exemples d'approches qui pourraient être adoptées pour soutenir le secteur canadien des combustibles à faible IC et sollicitait des commentaires sur un certain nombre de questions techniques et de mise en œuvre liées aux options. En plus du processus de consultation écrite,

associations, and provincial and territorial governments to obtain further feedback on the proposed approaches.

The consultation period closed on January 15, 2026, and the Department received 124 comments from a wide range of interested parties, including primary suppliers (refiners and importers), low-CI fuel producers and importers, agricultural and feedstock providers, gaseous fuel producers and importers, provinces and territories, foreign stakeholders, industry organizations, and Indigenous partners. Stakeholder feedback informed the development of the proposed Amendments and helped refine the design of the proposed credit multipliers and changes to the registered emission-reduction funding program provisions.

Summary of feedback received

Stakeholders expressed a broad range of views on how best to support the Canadian low-CI fuel sector. No clear consensus emerged regarding the preferred policy approach. Stakeholders generally supported one of the following three approaches: a credit multiplier for eligible domestically produced low-CI fuels; a domestic content requirement for low-CI fuel; or a combination of the two. Some stakeholders favoured maintaining the status quo or providing direct financial support such as production tax incentives or an expanded Biofuels Production Incentive.

Feedback was generally concentrated around the following five themes: (1) support for domestic low-CI fuel production; (2) compliance flexibility and credit market stability; (3) treatment of gaseous fuels; (4) feedstock eligibility; and (5) the design and value of the proposed credit multipliers.

Support for domestic low-CI fuel production

Low-CI fuel producers, feedstock suppliers, and several industry associations emphasized the importance of supporting domestic low-CI fuel production and investment, some recommending that the amendments come into force no later than June 30, 2027, while others stated that timely implementation is critical. Many domestic stakeholders noted that recent changes in North American market conditions have affected investment decisions and long-term project economics. These stakeholders generally supported a combination of a credit multiplier and additional

le Ministère a entamé des discussions bilatérales avec les intervenants, les principales associations industrielles et les gouvernements provinciaux et territoriaux afin d'obtenir d'autres commentaires sur les approches proposées.

La période de consultation s'est terminée le 15 janvier 2026 et le Ministère a reçu 124 commentaires d'un large éventail de parties intéressées, notamment des fournisseurs principaux (raffineurs et importateurs), des producteurs et importateurs de combustibles à faible IC, des fournisseurs de produits agricoles et de charges d'alimentation, des producteurs et importateurs de combustibles gazeux, des provinces et des territoires, des intervenants étrangers, des organisations industrielles et des partenaires autochtones. Les commentaires des intervenants ont aidé à l'élaboration des modifications proposées et à affiner la conception des multiplicateurs d'unités de conformité proposés et des modifications apportées aux dispositions des programmes enregistrés de financement des réductions des émissions.

Résumé des commentaires reçus

Les intervenants ont exprimé des points de vue variés sur la meilleure façon de soutenir le secteur canadien des combustibles à faible IC. Aucun consensus clair n'a émergé quant à l'approche politique privilégiée. Les intervenants étaient généralement en faveur de l'une des trois approches suivantes : un multiplicateur d'unités de conformité pour les combustibles à faible IC admissibles produits au Canada; une exigence de contenu national de combustibles à faible IC; une combinaison des deux approches. Certains intervenants étaient favorables au maintien du statu quo ou à l'octroi d'un soutien financier direct comme des incitatifs fiscaux à la production ou l'extension de l'Incitatif à la production de biocarburants.

Les commentaires se sont généralement concentrés autour des cinq thèmes suivants : (1) le soutien à la production canadienne de combustibles à faible IC; (2) la souplesse en matière de conformité et la stabilité du marché des unités de conformité; (3) le traitement des combustibles gazeux; (4) l'admissibilité des charges d'alimentation; (5) la conception et la valeur des multiplicateurs d'unités de conformité proposés.

Soutien à la production canadienne de combustibles à faible IC

Les producteurs de combustibles à faible IC, les fournisseurs de charges d'alimentation et plusieurs associations industrielles ont souligné l'importance de soutenir la production et l'investissement de combustibles à faible IC au Canada. Certains d'entre eux ont recommandé que les modifications entrent en vigueur au plus tard le 30 juin 2027, tandis que d'autres ont souligné l'importance d'une mise en œuvre en temps opportun. De nombreux intervenants canadiens ont fait remarquer que les récents changements dans les conditions du marché nord-américain

measures designed to support domestic production. Some stakeholders expressed concerns that a credit multiplier could result in an oversupply of credits, potentially placing downward pressure on credit prices and reducing investment signals. Foreign low-CI fuel suppliers generally opposed measures that would provide preferential treatment to domestically produced fuels and indicated a preference for maintaining the status quo; however, some expressed less concern regarding the credit multiplier approach than a domestic content requirement.

ont eu une incidence sur les décisions d'investissement et l'économie des projets sur le long terme. Ces intervenants ont généralement soutenu une combinaison d'un multiplicateur d'unités de conformité et de mesures supplémentaires conçues pour soutenir la production canadienne. Certains intervenants se sont dits préoccupés par le fait qu'un multiplicateur d'unités de conformité pourrait entraîner une offre excédentaire d'unités de conformité, ce qui pourrait exercer une pression à la baisse sur les prix des unités de conformité et réduire les signaux d'investissement. Les fournisseurs étrangers de combustibles à faible IC se sont généralement opposés aux mesures qui accorderaient un traitement préférentiel aux combustibles produits au Canada et ont indiqué qu'ils préféraient le maintien du statu quo. Toutefois, certains ont exprimé moins de préoccupations concernant l'approche du multiplicateur d'unités de conformité qu'une exigence de contenu national.

Primary suppliers generally supported a credit multiplier as a market-based approach and were generally opposed to a domestic content requirement. These stakeholders indicated that compliance flexibility and access to a diverse range of low-CI fuels are important to maintaining cost-effective compliance.

Les fournisseurs principaux étaient généralement en faveur d'un multiplicateur d'unités de conformité comme approche fondée sur le marché et s'opposaient généralement à une exigence de contenu national. Ces intervenants ont indiqué que la souplesse en matière de conformité et l'accès à de sources diversifiées de combustibles à faible IC sont importants pour maintenir une conformité qui est économique.

The proposed Amendments address these views by introducing a credit multiplier for eligible domestically produced low-CI fuels. The Department is of the view that a credit multiplier preserves the key principles of market-based compliance by allowing primary suppliers to continue meeting their obligations through the lowest-cost combination of compliance pathways. The credit multiplier would also increase the supply of credits created under the Regulations, supporting market liquidity while increasing the compliance value of eligible domestically produced low-CI fuels. Compared with a domestic content requirement, a credit multiplier would preserve flexibility for regulated parties and is less likely to create regional disparities as it does not require domestic sourcing or introduce additional risks of non-compliance in regions where domestic low-CI fuel supply may be limited. This approach would maintain market-based compliance while supporting domestic low-CI fuel production.

Les modifications proposées tiennent compte de ces points de vue en introduisant des multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles à faible IC admissibles produits au Canada. Le Ministère est d'avis qu'un multiplicateur d'unités de conformité préserve les principes clés de la conformité fondée sur le marché en permettant aux fournisseurs principaux de continuer à satisfaire à leurs exigences grâce à la combinaison de filières pour se conformer la moins coûteuse. Le multiplicateur d'unités de conformité augmenterait également l'offre d'unités de conformité créées au titre du règlement, soutenant ainsi la liquidité du marché tout en augmentant la valeur de conformité des combustibles à faible IC admissibles produits au Canada. Comparativement à une exigence de contenu national, un multiplicateur d'unités de conformité préserverait la souplesse des parties réglementées et est moins susceptible de créer des disparités régionales. En effet, ce dernier n'exige pas un approvisionnement provenant du Canada et n'introduit pas de risques supplémentaires de non-conformité dans les régions où l'approvisionnement provenant du Canada en combustibles à faible IC peut être limité. Cette approche maintiendrait la conformité fondée sur le marché tout en soutenant la production canadienne de combustibles à faible IC.

The Department is also of the view that a credit multiplier is the option that can be implemented most rapidly to support domestic low-CI fuel production. While some stakeholders expressed concerns that the multiplier could result in an oversupply of credits and place downward pressure on credit prices, others cautioned that insufficient credits

Le Ministère estime également qu'un multiplicateur d'unités de conformité est l'option qui peut être mise en œuvre le plus rapidement pour soutenir la production canadienne de combustibles à faible IC. Alors que certains intervenants sont préoccupés par le fait que le multiplicateur pourrait entraîner une offre excédentaire d'unités

could be available to support compliance as early as 2026, especially given the increasing stringency each year. The proposed multiplier levels are intended to strike an appropriate balance between supporting domestic production and maintaining a well-functioning credit market.

de conformité et exercer une pression à la baisse sur les prix des unités de conformité, d'autres ont exprimé leur inquiétude sur le fait que le nombre d'unités de conformité sur le marché pour satisfaire aux exigences pourrait être insuffisant dès 2026, compte tenu notamment du renforcement des exigences chaque année. Les niveaux des multiplicateurs proposés viseraient à établir un juste équilibre entre le soutien à la production canadienne et le maintien d'un marché d'unités de conformité fonctionnel.

Compliance flexibility and credit market stability

Many stakeholders, particularly primary suppliers, emphasized the importance of maintaining compliance flexibility and ensuring sufficient credit availability under the Regulations. Stakeholders generally supported measures that would expand the range of available compliance options, including increasing the limit on the use of credits created through contributions to registered emission-reduction funding programs. Several stakeholders also recommended allowing emission-reduction projects to create credits for reductions associated with exported volumes of fossil fuels or crude oil.

Souplesse en matière de conformité et stabilité du marché des unités de conformité

De nombreux intervenants, en particulier les fournisseurs principaux, ont souligné l'importance de maintenir une certaine souplesse en matière de conformité et d'assurer une disponibilité suffisante d'unités de conformité au titre du règlement. Les intervenants ont généralement appuyé les mesures qui élargiraient l'éventail des options de conformité disponibles, y compris l'augmentation de la limite de l'utilisation des unités de conformité créées par les contributions aux programmes de financement enregistrés de réduction des émissions. Plusieurs intervenants ont également recommandé de permettre aux projets de réduction des émissions de créer des unités de conformité pour les réductions associées aux volumes exportés de combustibles fossiles ou de pétrole brut.

In response to stakeholder feedback regarding compliance flexibility, the proposed Amendments would increase the limit for registered emission-reduction funding program contributions from 10% to 15%. This change is intended to maintain a diverse range of compliance options available to regulated parties and support the long-term stability and resilience of the compliance credit market.

En réponse aux commentaires des intervenants concernant la souplesse en matière de conformité, les modifications proposées feraient passer de 10 % à 15 % la limite des contributions aux programmes de financement de réduction des émissions. Ce changement vise à maintenir un large éventail diversifié d'options de conformité à la disposition des parties réglementées et à soutenir la stabilité et la résilience à long terme du marché des unités de conformité.

The Department also considered stakeholder recommendations regarding credit creation associated with exported volumes; however, the Department maintains the policy objective of reducing the carbon intensity of fuels used in Canada. Consistent with the existing treatment of exported low-CI fuels, emission-reduction projects would continue to be ineligible to create credits for reductions associated with exported fossil fuel or crude oil volumes, and no amendments are proposed in this area.

Le Ministère a également tenu compte des recommandations des intervenants concernant la création d'unités de conformité associées aux volumes exportés. Toutefois, le Ministère maintient l'objectif stratégique de réduire l'intensité en carbone des combustibles utilisés au Canada. Conformément au traitement actuel des combustibles à faible IC exportés, les projets de réduction des émissions demeureraient inadmissibles à la création d'unités de conformité pour les réductions associées aux volumes exportés de combustibles fossiles ou de pétrole brut, et aucune modification n'est proposée dans ce domaine.

Gaseous fuel compliance pathways

Gaseous fuel producers and their industry associations generally supported the introduction of a credit multiplier for domestically produced gaseous low-CI fuels. Stakeholders emphasized the importance of maintaining gaseous fuels as a viable compliance pathway under the Regulations and some recommended increasing the current 10% limit to at least 20%, while others proposed that

Filières de conformité des combustibles gazeux

Les producteurs de combustibles gazeux et leurs associations industrielles ont généralement soutenu l'introduction de multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles gazeux à faible IC produits au Canada. Les intervenants ont souligné l'importance de maintenir les combustibles gazeux comme filière viable pour se conformer au règlement. Certains ont recommandé d'augmenter

any increase to the limit be restricted to credits created from domestically produced gaseous low-CI fuel.

The Department considered these views in developing the proposed Amendments. While stakeholders requested that the existing 10% limit be increased, the Department is proposing to maintain the current limit in order to preserve a balanced mix of compliance pathways under the Regulations. At the same time, the proposed Amendments would reserve 50% of the limit on use of gaseous-class credits for credits generated from Canadian production, helping to ensure that domestically produced gaseous low-CI fuel remains a viable compliance pathway. The proposed Amendments would also introduce a credit multiplier for eligible gaseous low-CI fuel used in transportation that creates credits in the liquid class. This measure would increase the compliance value of these fuels, support Canadian producers, and encourage their use in transportation applications that contribute directly to the Regulations' objective of reducing GHG emissions from transportation fuel. Together, these measures are intended to support domestic production while maintaining the integrity and effective functioning of the credit market.

Feedstock eligibility

Stakeholders expressed differing views regarding feedstock eligibility. Several feedstock producers, particularly agricultural stakeholders, supported measures that would provide additional incentives for low-CI fuels produced from domestic or North American feedstocks. These stakeholders indicated that such measures could support domestic agricultural supply chains and encourage greater use of Canadian-produced feedstocks. Some feedstock producers expressed support for a domestic-content requirement and called for enhanced oversight of imported feedstocks, including restrictions on foreign used cooking oil, citing concerns regarding traceability and the potential risk of fraud.

Other stakeholders expressed concerns that feedstock restrictions or domestic-content requirements could reduce compliance flexibility, increase costs, or limit access to low-CI fuel.

The proposed Amendments provide support for eligible domestically produced low-CI fuel derived from

la limite actuelle de 10 % à au moins 20 %, tandis que d'autres ont proposé que toute augmentation de la limite soit limitée aux unités de conformité créées à partir de combustibles gazeux à faible IC produits au Canada.

Le Ministère a tenu compte de ces points de vue dans l'élaboration des modifications proposées. Bien que les intervenants aient demandé que la limite actuelle de 10 % soit augmentée, le Ministère propose de maintenir la limite actuelle afin de préserver un ensemble équilibré de filières pour se conformer au règlement. Parallèlement, les modifications proposées réserveraient 50 % de la limite permise sur l'utilisation des unités de conformité relative à la catégorie des combustibles gazeux aux unités de conformité créées par la production canadienne, contribuant ainsi à faire en sorte que le combustible gazeux à faible IC produit au Canada demeure une filière viable pour se conformer. Les modifications proposées introduiraient également un multiplicateur d'unités de conformité pour les combustibles gazeux à faible IC admissibles utilisés dans le transport qui créent des unités de conformité dans la catégorie des combustibles liquides. Cette mesure permettrait d'augmenter la valeur de conformité de ces combustibles, de soutenir les producteurs canadiens et d'encourager leur utilisation dans des applications qui contribuent directement à l'objectif du règlement visant à réduire les émissions de GES issues des carburants de transport. Ensemble, ces mesures visent à soutenir la production canadienne tout en maintenant l'intégrité et le fonctionnement efficace du marché des unités de conformité.

Admissibilité des charges d'alimentation

Les intervenants ont exprimé des points de vue divergents concernant l'admissibilité des charges d'alimentation. Plusieurs producteurs de charges d'alimentation, en particulier les intervenants du secteur agricole, ont appuyé des mesures qui offriraient des incitatifs supplémentaires pour la production de combustibles à faible IC produits à partir de charges d'alimentation provenant du Canada ou de l'Amérique du Nord. Ces intervenants ont indiqué que de telles mesures pourraient soutenir les chaînes d'approvisionnement agricoles canadiennes et encourager une plus grande utilisation des charges d'alimentation produites au Canada. Certains producteurs de charges d'alimentation ont exprimé leur soutien à une exigence en matière de contenu national et ont demandé une surveillance accrue des charges d'alimentation importées, y compris des restrictions sur les huiles de cuisson usées provenant de l'étranger, citant des préoccupations concernant la traçabilité et le risque de fraude.

D'autres intervenants ont exprimé leur préoccupation sur le fait que les restrictions sur les charges d'alimentation ou les exigences en matière de contenu national pourraient réduire la flexibilité en matière de conformité, augmenter les coûts ou limiter l'accès aux combustibles à faible IC.

Les modifications proposées apportent un soutien à la production canadienne de combustibles à faible IC

qualifying North American feedstocks, while maintaining access for primary suppliers to a broad range of low-CI fuel pathways. This approach is intended to recognize the integrated nature of North American agricultural and fuel supply chains and the importance of preserving access to a broad range of feedstock sources to further support the continued operation and competitiveness of Canadian low-CI fuel production facilities.

admissibles à partir de charges d'alimentation nord-américaines admissibles, tout en maintenant l'accès des fournisseurs principaux à un large éventail de filières de combustibles à faible IC. Cette approche considère la nature intégrée des chaînes d'approvisionnement en produits agricoles et en carburant en Amérique du Nord ainsi que l'importance de maintenir l'accès à un large éventail de sources de charges d'alimentation afin de soutenir davantage les activités de manière continue et la compétitivité des installations canadiennes de production de combustibles à faible IC.

The proposed Amendments would also introduce a credit multiplier for eligible gaseous low-CI fuels used in transportation that create credits in the liquid class. Given that the feedstocks used to produce gaseous low-CI fuels or hydrogen are intrinsically local, the Department proposes to not require the credit creators to determine and demonstrate feedstock origin, thereby reducing the administrative burden and costs.

Les modifications proposées introduiraient également un multiplicateur d'unités de conformité pour les combustibles gazeux à faible IC admissibles utilisés dans les transports qui créent des unités de conformité dans la catégorie des combustibles liquides. Les charges d'alimentation utilisées pour produire les combustibles gazeux à faible IC ou l'hydrogène étant intrinsèquement locales, le Ministère propose de ne pas exiger des créateurs d'unités de conformité qu'ils déterminent et démontrent l'origine des charges d'alimentation, réduisant ainsi le fardeau et les coûts administratifs.

In response to stakeholder concerns regarding the traceability and verification of foreign used cooking oil, the Department has initiated a review of domestic and international feedstock verification and certification frameworks. This work will assess global best practices related to feedstock traceability, chain-of-custody systems, fraud prevention measures, and risks to the integrity of the Regulations' credit market. The findings will inform the Department's ongoing assessment of potential approaches to strengthen feedstock oversight and compliance under the Regulations. The review is expected to conclude in fall 2026, and will be considered as part of the planned comprehensive regulatory review of the Regulations.

En réponse aux préoccupations des intervenants concernant la traçabilité et la vérification des huiles de cuisson usées provenant de l'étranger, le Ministère a entrepris un examen des cadres nationaux et internationaux de vérification et de certification des charges d'alimentation. Ce travail permettra d'évaluer les meilleures pratiques au niveau mondial liées à la traçabilité des charges d'alimentation, aux systèmes de chaîne de propriété et aux mesures de prévention de la fraude. Il permettra aussi d'évaluer les risques pour l'intégrité du marché des unités de conformité du règlement. Les conclusions alimenteront l'évaluation que le Ministère poursuit quant aux approches possibles pour renforcer la surveillance des charges d'alimentation et la conformité au règlement. L'examen devrait se terminer à l'automne 2026 et sera pris en compte dans le cadre de l'examen réglementaire complet prévu pour le règlement.

Design and value of the credit multipliers

Stakeholders expressed a range of views regarding the design of the proposed multiplier. Some stakeholders recommended a single multiplier applicable to all fuel types, while others supported fuel-specific multipliers reflecting differences in production costs, carbon intensity performance, and market conditions. Of the stakeholders that provided recommendations on multiplier values, suggested values varied significantly by fuel type.

Conception et valeurs des multiplicateurs d'unités de conformité

Les intervenants ont exprimé divers points de vue concernant la conception des multiplicateurs proposés. Certains intervenants ont recommandé un multiplicateur unique applicable à tous les types de combustibles, tandis que d'autres ont proposé des multiplicateurs propres à chaque combustible reflétant les différences dans les coûts de production, la performance en matière d'intensité en carbone et les conditions du marché. Les valeurs des multiplicateurs proposées par les intervenants qui ont formulé des recommandations variaient considérablement selon le type de combustible.

The proposed fuel-specific multipliers are intended to provide a balanced and targeted incentive that reflects the diversity of low-CI fuel pathways and takes into consideration a range of factors, such as production costs, CI values, the estimated value of the United States' Section 45Z Clean Fuel Production Credit, exchange rate assumptions and projected feedstock and energy costs. By aligning incentives more closely with these factors for each fuel type, the proposed approach would support domestic production and investment while maintaining the integrity and effectiveness of the Regulations.

Les multiplicateurs propres à chaque type de combustibles qui sont proposés visent à offrir un incitatif autant ciblé qu'équilibré et qui reflètent la diversité des filières de production de combustibles à faible IC, en tenant compte de divers facteurs, tels que les coûts de production, les valeurs de l'IC, la valeur estimée du crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z des États-Unis, la projection du taux de change et celle des prix des charges d'alimentation et de l'énergie. En alignant étroitement les incitatifs sur ces facteurs pour chaque type de combustible, l'approche proposée devrait soutenir la production et les investissements au Canada tout en préservant l'intégrité et l'efficacité du règlement.

The proposed multiplier values fall within the range of values suggested by stakeholders who provided feedback.

Les valeurs des multiplicateurs proposés se situent dans la fourchette des valeurs suggérées par les intervenants qui ont fourni des commentaires.

Several stakeholders, including provinces and territories, highlighted the importance of SAF and recommended additional support for domestic SAF production. Stakeholders noted the role that SAF is expected to play in reducing emissions from the aviation sector and the challenges associated with its higher production costs and limited supply.

Plusieurs intervenants, y compris les provinces et les territoires, ont souligné l'importance du carburant d'aviation durable et ont recommandé un soutien supplémentaire pour sa production au Canada. Les intervenants ont souligné le rôle que le carburant d'aviation durable devrait jouer dans la réduction des émissions du secteur de l'aviation et les défis associés à ses coûts de production plus élevés et à son offre limitée.

The proposed Amendments respond to these views by including a dedicated multiplier for SAF. The proposed multiplier is intended to recognize the distinct characteristics of SAF relative to other low-CI fuels and support its role as a compliance pathway under the Regulations.

Les modifications proposées répondent à ces points de vue en incluant un multiplicateur dédié au carburant d'aviation durable. Le multiplicateur proposé vise à considérer les caractéristiques distinctes de ce carburant par rapport aux autres combustibles à faible IC et à soutenir son rôle comme filière pour se conformer au règlement.

Table 3 below summarizes the multiplier values recommended by stakeholders by fuel type.

Le tableau 3 ci-dessous résume les valeurs des multiplicateurs recommandées par les intervenants, par type de combustible.

Table 3: Multiplier values recommended by stakeholders

Value	Ethanol	Co-processed gasoline	Biodiesel	HDRD	Co-processed diesel	SAF	Renewable natural gas
Minimum	1.05	1.0	1.24	1.24	1.0	1.23	1.6
Average	1.26	1.28	1.38	1.42	1.29	1.83	1.6
Maximum	1.4	1.4	1.67	2.0	1.4	2.5	1.6

Tableau 3 : Valeurs des multiplicateurs recommandées par les intervenants

Valeur	Éthanol	Essence cotraité	Biodiesel	DRPH	Diesel cotraité	Carburant d'aviation durable	Gaz naturel renouvelable
Minimum	1,05	1,0	1,24	1,24	1,0	1,23	1,6
Moyenne	1,26	1,28	1,38	1,42	1,29	1,83	1,6
Maximum	1,4	1,4	1,67	2,0	1,4	2,5	1,6

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 did not identify any modern treaty implications or obligations, since the proposal is outside of the subject matter scope covered in modern treaties.

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* (UN Declaration 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. No negative intersections between the proposal and the UN Declaration were identified. The proposed Amendments could contribute to the implementation of the UN Declaration by potentially resulting in positive economic implications for some Indigenous peoples working in the clean fuel sector.

Engagement with Indigenous peoples

A notice was sent to three national Indigenous organizations, one Indigenous nation, and four non-right-holding Indigenous groups on the publication of the discussion paper dated December 3, 2025, for the proposed Amendments and parties were provided an opportunity to submit written comments. These groups were contacted based on previous engagement with the Department on the clean fuels value chain, interests identified during the development of the Regulations and throughout its implementation to date. Additionally, the Indigenous peoples and organizations noted above were invited to participate in an information session on the discussion paper in December 2025.

One national Indigenous organization responded and submitted comments. Their comments largely focused on the overall implementation of the Regulations while highlighting the importance of ongoing engagement, supporting domestic production while maintaining credit market stability, ensuring balanced incentives, strengthening feedstock integrity, and enabling their economic participation across the clean fuel sector. The organization indicated that their citizens participate across various

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 n'a pas permis de relever l'existence de répercussions ou d'obligations relatives aux traités modernes, puisque la proposition ne fait pas partie de la portée des traités modernes.

La Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (Déclaration des Nations Unies) est un instrument international relatif aux 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* (Loi sur la Déclaration des Nations Unies), le gouvernement du Canada s'est engagé à prendre des mesures efficaces, y compris des mesures législatives et stratégiques, en consultation et en coopération avec les peuples autochtones, pour faire progresser la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies. Aucune intersection négative entre la proposition et la Déclaration des Nations Unies n'a été relevée. Les modifications proposées pourraient contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies en ayant des répercussions économiques positives pour certains peuples autochtones travaillant dans le secteur des combustibles propres.

Mobilisation des peuples autochtones

Un avis a été envoyé à trois organisations autochtones nationales, à une nation autochtone et à quatre groupes autochtones non détenteurs de droits, concernant la publication du document de discussion du 3 décembre 2025 pour les modifications proposées. Les parties ont eu l'occasion de soumettre des commentaires écrits. Ces groupes ont été contactés en fonction de leurs engagements antérieurs avec le Ministère concernant la chaîne de valeur des combustibles propres, en fonction des intérêts identifiés lors de l'élaboration du règlement et tout au long de sa mise en œuvre à ce jour. En outre, les peuples et organisations autochtones susmentionnés ont été invités à participer à une séance d'information sur le document de discussion en décembre 2025.

Une organisation autochtone nationale a répondu et a soumis des commentaires. Ses commentaires ont porté en grande partie sur la mise en œuvre globale du règlement, tout en soulignant l'importance d'un engagement continu, du soutien de la production canadienne tout en maintenant la stabilité du marché des unités de conformité, de la garantie d'incitatifs équilibrés, du renforcement de l'intégrité des charges d'alimentation et de leur participation à l'économie du secteur des combustibles propres.

sectors that underpin the clean fuels value chain, including agriculture, transportation, construction, and energy development. As a result, policies shaping Canada's clean fuel sector may have positive economic implications for their workers, agricultural producers, and businesses operating within these industries. In response to this comment, the Department will maintain ongoing dialogue with the national Indigenous organization, share information early and explore opportunities to support their participation in the clean fuel sector.

The Department will continue to engage and offer opportunities for discussion and dialogue with Indigenous organizations as appropriate as the regulatory proposal advances, and will remain responsive should Indigenous groups identify concerns, interests, or opportunities related to the proposed Amendments. In accordance with section 5.1 of the Inuit Nunangat Policy, Inuit Treaty Organizations were included in the distribution list and invited to provide comments on this proposal.

Instrument choice

The primary objective of the Regulations is to reduce GHG emissions from liquid fossil fuels used in Canada and contribute to the transition to a lower-carbon economy. A resilient domestic low-CI fuel sector contributes to this objective by providing an important source of compliance credits and low-CI fuels under the Regulations. To address challenges facing the sector and support the ongoing effectiveness of the Regulations and the continued availability of low-CI fuel compliance pathways, the Department considered several policy approaches. These approaches include the imposition of a domestic content requirement for domestically produced low-CI fuels, a credit multiplier incentive for domestically produced low-CI fuels, a combination of both domestic content requirement and credit multiplier and maintaining the status quo.

Status quo

Maintaining the status quo was determined to be insufficient to address the risks and identified issues facing the Canadian low-CI fuel industry. While direct financial support is currently available to the sector with the Biofuels Production Incentive administered by Natural Resources Canada, the program is time limited (2026–2027) and does not provide a long-term market signal beyond its duration. Analysis shows that the program alone would be unlikely

L'organisation a indiqué que ses membres participent à divers secteurs qui sous-tendent la chaîne de valeur des combustibles propres, notamment l'agriculture, les transports, la construction et le développement de l'énergie. Par conséquent, les politiques qui façonnent le secteur canadien des combustibles propres peuvent entraîner des répercussions économiques positives pour leurs travailleurs, les producteurs agricoles et les entreprises qui exercent leurs activités dans ces industries. En réponse à ce commentaire, le Ministère continuera de maintenir le dialogue avec l'organisation autochtone nationale, de partager l'information rapidement et d'explorer les possibilités de soutenir sa participation au secteur des combustibles propres.

Le Ministère continuera de mobiliser les organisations autochtones et de leur offrir des occasions de discussion et de dialogue, le cas échéant, au fur et à mesure que le projet de règlement progresse, et restera réceptif si les groupes autochtones font part de leurs préoccupations, de leurs intérêts ou des opportunités relatives aux modifications proposées. Conformément à la section 5.1 de la Politique sur l'Inuit Nunangat, les organisations inuites signataires de traités ont été incluses dans la liste de distribution et invitées à formuler des commentaires sur cette proposition.

Choix de l'instrument

L'objectif principal du règlement est de réduire les émissions de GES provenant des combustibles fossiles liquides utilisés au Canada et de contribuer à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Un secteur canadien des combustibles à faible IC résilient contribue à cet objectif en fournissant une source importante d'unités de conformité et de combustibles à faible IC au titre du règlement. Pour répondre aux défis auxquels le secteur est confronté et aussi pour soutenir l'efficacité du règlement et la disponibilité des filières de combustibles à faible IC pour se conformer au règlement, et ce, de manière continue, le Ministère a examiné plusieurs approches. Ces approches comprennent l'imposition d'une exigence de contenu de combustibles à faible IC produits au Canada, des multiplicateurs d'unités de conformité pour inciter la production de combustibles à faible IC au Canada, une combinaison d'exigences de contenu national et de multiplicateurs d'unités de conformité ainsi que le maintien du statu quo.

Statu quo

Le maintien du statu quo a été jugé insuffisant pour faire face aux risques et aux défis auxquels l'industrie canadienne des combustibles à faible IC est confrontée. Bien qu'un soutien financier direct soit actuellement offert au secteur grâce à l'Incitatif à la production de biocarburants administré par Ressources naturelles Canada, le programme est limité dans le temps (2026-2027) et ne fournit pas de signal du marché à long terme, au-delà de sa durée.

to fully address the impacts of evolving North American market conditions on the low-CI fuel sector.

Minimum domestic content approach

This approach would require a portion of the volumetric requirements to be satisfied by the use of credits from domestically produced low-CI fuels. This would provide a demand signal for domestic low-CI fuel production by guaranteeing a portion of the compliance market for Canadian producers. Similar approaches are being implemented in British Columbia and Ontario. However, a federal domestic content requirement for low-CI fuel would be a greater departure from the carbon intensity performance-based and market-driven design principles of the Regulations. By restricting compliance choices that allow primary suppliers to optimize compliance decisions at the lowest cost, it could reduce compliance flexibility and create regional disparities for primary suppliers operating in jurisdictions with limited domestic low-CI fuel production capacity. A domestic content requirement could also affect the operation of the credit market by limiting access to lower-cost compliance options and reducing the pool of available low-CI fuel that creates compliance credits. These effects could place upward pressure on credit prices and increase overall compliance costs for regulated parties. The approach could also increase exposure to domestic supply disruptions and may require a longer implementation period to allow existing fuel supply contracts to be adjusted.

Credit multiplier approach

A credit multiplier increases the number of credits created per unit of eligible low-CI fuel, resulting in more credits being created for domestically produced low-CI fuel than an equivalent quantity of imported low-CI fuel of equal carbon intensity, improving the relative competitiveness of Canadian producers supplying the credit market.

The credit multiplier approach also preserves the key principles of market-based compliance, increases credit supply that supports market liquidity, and allows primary suppliers to retain flexibility to meet their obligations through the lowest-cost combination of compliance pathways. A credit multiplier can also come into force more

L'analyse montre qu'il est peu probable que le programme à lui seul permette de s'attaquer pleinement aux répercussions de l'évolution des conditions du marché nord-américain du secteur des combustibles à faible IC.

Approche d'un minimum de contenu national

Cette approche exigerait qu'une partie des exigences volumétriques soient satisfaites par l'utilisation des unités de conformité provenant des combustibles à faible IC produits au Canada. Elle créerait ainsi une demande pour les combustibles à faible IC produits au Canada en assurant une partie du marché de la conformité aux producteurs canadiens. Des approches similaires sont en cours de mise en œuvre en Colombie-Britannique et en Ontario. Toutefois, une exigence fédérale de contenu national des combustibles à faible IC constituerait un écart plus important par rapport aux principes du règlement basés sur la performance de l'intensité en carbone et sur le marché. En limitant les choix de conformité qui permettent aux fournisseurs principaux d'optimiser les décisions de conformité au moindre coût, cela pourrait diminuer la flexibilité en matière de conformité et créer des disparités régionales pour les fournisseurs principaux présents dans les régions du Canada où la capacité de production de combustibles à faible IC est limitée. Une exigence relative à un contenu national pourrait également avoir une incidence sur le fonctionnement du marché des unités de conformité en limitant l'accès à des options de conformité à moindre coût et en réduisant l'ensemble de combustibles à faible IC disponibles qui créent des unités de conformité. Cela pourrait exercer une pression à la hausse sur les prix des unités de conformité et augmenter le coût de conformité total des parties réglementées. Cette approche pourrait également accroître le risque d'exposition du marché aux perturbations ou aux interruptions de l'approvisionnement canadien. De plus, cette approche pourrait nécessiter une période de mise en œuvre plus longue afin de permettre l'ajustement des contrats existants d'approvisionnement en combustibles.

Approche du multiplicateur d'unités de conformité

Un multiplicateur d'unités de conformité augmente le nombre d'unités de conformité créées par unité de combustible à faible IC admissible, ce qui se traduit par la création d'un plus grand nombre d'unités de conformité pour un combustible à faible IC produit au Canada qu'une quantité équivalente de combustible à faible IC importé ayant la même intensité en carbone, améliorant ainsi la compétitivité relative des producteurs canadiens qui participent au marché des unités de conformité.

L'approche du multiplicateur d'unités de conformité préserve également les principes clés de la conformité fondée sur le marché, tout en augmentant l'offre d'unités de conformité et soutenant ainsi la liquidité du marché. De plus, elle permet aux fournisseurs principaux de conserver la souplesse nécessaire pour satisfaire à leurs exigences à

quickly than a domestic content requirement, with less disruption to existing long-term fuel supply contracts; however, with a credit multiplier, the environmental performance of the fuel would remain unchanged and, if not carefully designed, a credit multiplier has the potential to create an oversupply of credits that could lead to depressed credit prices and reduce investment signals in some compliance pathways. Careful calibration of the multiplier is therefore required to maintain market stability and support continued emissions reductions.

Hybrid approach

A hybrid approach combining a credit multiplier and a domestic content requirement was also considered. While this approach could provide both a guaranteed market share for domestic production and additional incentives for investment, analysis indicated that it would provide limited incremental benefits relative to a credit multiplier alone. The approach would also have the compliance and cost challenges associated with a domestic content requirement. Furthermore, this approach would result in a higher administrative burden on regulated parties and would greatly increase the complexity of the Regulations for implementation and compliance.

Proposed approach

The Department has determined that a credit multiplier for low-CI liquid fuel produced in Canada and gaseous low-CI fuels produced in Canada and used as a fuel or energy source in vehicles is the preferred approach. Relative to the alternatives considered, the credit multiplier best supports domestic low-CI fuel production while preserving the market-based design of the Regulations and maintaining flexibility for regulated parties. The approach can be implemented more quickly than a domestic content requirement, minimizes disruption to existing fuel supply arrangements, and is expected to achieve the policy objective at lower cost and with fewer compliance risks. A credit multiplier would also complement the British Columbia and Ontario domestic content requirements, and the federal Biofuels Production Incentive. Together, these measures are expected to provide a stronger and more durable signal for domestic low-CI fuel investment and production while maintaining a national market-based compliance framework under the Regulations. The multiplier would be designed to support domestic low-CI fuel production while maintaining credit market stability and preserving incentives for emission reductions.

l'aide de la combinaison de filières pour se conformer la moins coûteuse. Un multiplicateur d'unités de conformité peut également être mis en œuvre plus rapidement qu'une exigence de contenu national, avec moins de perturbations en ce qui concerne les contrats à long terme déjà existants d'approvisionnement en combustible. Toutefois, un multiplicateur d'unités de conformité n'aurait aucun effet sur la performance environnementale du combustible. Par conséquent, s'il n'est pas conçu correctement, un multiplicateur d'unités de conformité pourrait créer une offre excédentaire qui pourrait entraîner une baisse des prix des unités de conformité et réduire les signaux d'investissement pour certaines filières de conformité. Une estimation minutieuse du multiplicateur est donc nécessaire pour le maintien de la stabilité du marché et soutenir la réduction des émissions de manière continue.

Approche hybride

Une approche hybride combinant un multiplicateur d'unités de conformité et une exigence de contenu national a également été envisagée. Bien que cette approche puisse fournir à la fois une part de marché garantie pour la production canadienne et des incitations supplémentaires à l'investissement, l'analyse a indiqué qu'elle apporterait des avantages supplémentaires limités par rapport au multiplicateur d'unités de conformité seul. L'approche comporterait également les défis en matière de conformité et en matière de coût associés à une exigence de contenu national. En outre, cette approche entraînerait un fardeau administratif plus lourd pour les parties réglementées et augmenterait considérablement la complexité de la mise en œuvre et de la conformité au règlement.

Approche proposée

Le Ministère a déterminé que le recours à des multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles liquides à faible IC produits au Canada et les combustibles gazeux à faible IC produits au Canada et utilisés comme combustible ou source d'énergie dans les véhicules constitue l'approche à privilégier. Par rapport aux autres approches, le recours aux multiplicateurs d'unités de conformité est l'approche qui soutient le mieux la production canadienne de combustibles à faible IC tout en préservant le principe selon lequel le règlement est fondé sur le marché et en maintenant une certaine souplesse pour les parties réglementées. L'approche peut être mise en œuvre plus rapidement qu'une exigence de contenu national, réduit au minimum les perturbations des accords existants d'approvisionnement en combustible, tout en permettant d'atteindre l'objectif politique à moindre coût et avec moins de risques de non-conformité. Les multiplicateurs d'unités de conformité seraient également complémentaires aux exigences de contenu national de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, ainsi qu'à l'Incitatif à la production de biocarburants du gouvernement fédéral. Ensemble, ces mesures devraient fournir un signal plus fort et plus durable en faveur des investissements et

In addition, a requirement to use North American feedstocks was proposed to support domestic low-CI fuel production while maintaining access to a sufficiently large and diverse feedstock supply. Restricting eligibility to fuel derived solely from Canadian feedstocks could constrain feedstock availability, increase production costs, and limit the ability of Canadian producers to respond to changing market conditions. The North American approach recognizes the integrated nature of regional agricultural and fuel supply chains while supporting the continued operation and competitiveness of Canadian low-CI fuel production facilities.

Regulatory analysis

For the period from 2026 to 2035, the costs of the proposed Amendments are estimated at $8.3 billion and the benefits at $9.1 billion, resulting in a net benefit of $0.9 billion. The costs represent the forgone GHG emission reductions and the benefits represent the avoided costs of industry purchasing credits. While the proposal is expected to result in fewer incremental emission reductions relative to the baseline, it is intended to support the long-term effectiveness of the Regulations by maintaining domestic low-CI fuel production as a reliable supply of compliance credits, thereby reducing the risk of future emission reductions being undermined by increased dependence on imported fuels and credits.

Analytical framework

The analysis compares the expected impacts of the proposed Amendments against a scenario in which the proposed Amendments are not implemented. This section sets out the data sources, modelling conventions, and parameters used throughout the analysis to estimate the impact of the proposed Amendments.

The analysis draws on three principal sources. Domestic demand for gasoline, diesel, ethanol, and biomass-based diesel (HDRD and biodiesel) is taken from the Department's 2025 reference case.[13] Provincial low-CI fuel requirements are used to establish the minimum domestic

[13] Greenhouse gas and air pollutant emissions projections – 2025

de la production de combustibles à faible IC au Canada, tout en maintenant un système de conformité fondé sur le marché comme prévu par le règlement. Les multiplicateurs seraient conçus pour soutenir la production canadienne de combustibles à faible IC tout en maintenant la stabilité du marché des unités de conformité et en préservant les incitations à la réduction des émissions.

De plus, l'exigence d'utiliser des charges d'alimentation d'origine nord-américaine a été proposée pour soutenir la production canadienne de combustibles à faible IC tout en maintenant l'accès à un approvisionnement en charges d'alimentation suffisamment important et diversifié. Le fait de restreindre l'admissibilité aux combustibles produits uniquement à partir de charges d'alimentation canadiennes pourrait limiter la disponibilité des charges d'alimentation, augmenter les coûts de production et réduire la capacité des producteurs canadiens à réagir aux conditions changeantes du marché. L'approche nord-américaine tient compte de la nature intégrée des chaînes régionales d'approvisionnement en produits agricoles et en combustibles, tout en soutenant les activités des installations canadiennes de production de combustibles à faible IC de manière continue et leur compétitivité.

Analyse réglementaire

Pour la période de 2026 à 2035, les coûts des modifications proposées sont estimés à 8,3 milliards de dollars et les avantages à 9,1 milliards de dollars, ce qui représenterait un avantage net de 0,9 milliard de dollars. Les coûts représentent les réductions des émissions de GES non réalisées et les avantages représentent les coûts évités de l'achat d'unités de conformité par l'industrie. Bien que la proposition devrait entraîner des réductions supplémentaires des émissions moins importantes par rapport au niveau de référence, elle vise à soutenir l'efficacité à long terme du règlement en maintenant la production canadienne de combustibles à faible IC comme source fiable d'unités de conformité, réduisant ainsi le risque que les réductions d'émissions futures soient compromises par une dépendance accrue aux combustibles importés et aux unités de conformité qui leur sont associées.

Cadre d'analyse

L'analyse estime les répercussions des modifications proposées comparativement à un scénario dans lequel les modifications proposées ne sont pas mises en œuvre. Cette section présente les sources de données, les conventions de modélisation et les paramètres utilisés lors de l'analyse pour estimer l'incidence des modifications proposées.

L'analyse s'appuie sur trois sources de données principales. Les données sur la demande canadienne en essence, en diesel, en éthanol et en diesel à base de biomasse (DRPH et biodiesel) proviennent du scénario de référence de 2025 du Ministère[13]. Les exigences provinciales

[13] Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques – 2025

low-CI fuel volumes required and incentivized. In addition, domestic production and capacity figures are drawn from Statistics Canada and from facility-level information compiled by the Department from the different reports submitted under the Regulations. This information is the basis on which credit estimation was developed (see the "Baseline scenario" section).

All monetary values are expressed in 2024 Canadian dollars, inflated using the consumer price index.[14] GHG effects are converted to tonnes of CO_2e and the value of these changes is calculated using the Department's social cost of greenhouse gas[15] (SC-GHG) emissions method. To estimate the impact of the proposed Amendments, the analysis quantifies two main categories of expected incremental impacts: more credits arising from the production of liquid low-CI fuels in Canada (i.e. ethanol, co-processed low-CI gasoline, biodiesel, HDRD and co-processed low-CI diesel), and forgone GHG emission reductions.

In addition to the credit multiplier, the proposed Amendments would increase the limit on contributions to a registered emission-reduction funding program (the compliance-fund mechanism). This increase would provide greater compliance flexibility for primary suppliers. Its effects are not quantified in this analysis. Primary suppliers would be assumed to pursue lower-cost pathways before contributing to the fund in many cases, so raising the limit is not expected to result in a significant near-term change in crediting acquisition strategy. Consistent with this, the compliance-fund price is used in the analysis only as the value of the marginal credit, not as a pathway that primary suppliers are assumed to use at scale.

A higher credit multiplier applicable to SAF has likewise not been quantitatively assessed, as the credit multiplier applies to domestic production and SAF is not currently produced domestically. While a multiplier may provide an incentive to establish such production, the most likely near-term source of domestic SAF is the conversion of existing HDRD facilities or the co-processed SAF. Production from those facilities is already accounted for in the analysis. Although a new, purpose-built facility is possible, the nascent state of this fuel makes the scale and timing of its deployment uncertain, and it has therefore not been assessed.

[14] Consumer Price Index, annual average, not seasonally adjusted
[15] Social cost of greenhouse gas emissions

en matière de combustibles à faible IC sont utilisées pour établir les volumes minimaux de combustibles à faible IC exigés et faisant l'objet d'incitations. Par ailleurs, les données sur la production et la capacité canadiennes proviennent de Statistique Canada et des renseignements au niveau des installations compilés par le Ministère à partir des différents rapports transmis au Ministère en vertu du règlement. Ces informations constituent la base sur laquelle l'estimation du nombre d'unités de conformité a été élaborée (voir la section « Scénario de base »).

Toutes les valeurs monétaires sont exprimées en dollars canadiens de 2024, indexées à l'aide de l'indice des prix à la consommation[14]. Les effets des GES sont convertis en tonnes d'éq. CO_2 et la valeur des impacts des modifications est calculée à l'aide de la méthode du coût social des émissions de gaz à effet de serre[15] (CS-GES) du Ministère. Pour estimer l'incidence des modifications proposées, l'analyse quantifie deux grandes catégories d'impacts additionnels attendus : la création d'un plus grand nombre d'unités de conformité par la production canadienne de combustibles liquides à faible IC (par exemple éthanol, essence cotraitée à faible IC, biodiesel, DRPH et diesel cotraité à faible IC) et les réductions d'émissions de GES non réalisées.

En plus du multiplicateur d'unités de conformité, les modifications proposées augmenteraient la limite des contributions à un programme enregistré de financement des réductions des émissions (le programme de financement). Cette augmentation offrirait aux fournisseurs principaux une plus grande souplesse en matière de conformité. Ses répercussions ne sont pas quantifiées dans la présente analyse. Il est supposé que, la plupart du temps, les fournisseurs principaux privilégieraient des filières moins coûteuses avant de contribuer au programme de financement, de sorte que le relèvement de la limite ne devrait pas entraîner un changement important à court terme dans les stratégies d'acquisition des unités de conformité. Par conséquent, aux fins de la présente analyse, le coût pour contribuer au programme de financement est utilisé uniquement comme valeur de l'unité de conformité marginale et non comme une filière que les fournisseurs principaux sont censés utiliser à grande échelle.

De même, l'incidence d'un multiplicateur d'unités de conformité plus élevé pour le carburant d'aviation durable n'a pas fait l'objet d'une évaluation quantitative, puisque ce multiplicateur d'unités de conformité s'applique à la production canadienne et que le carburant d'aviation durable n'est actuellement pas produit au Canada. Bien qu'un multiplicateur puisse inciter à la production d'un tel combustible, la source la plus probable à court terme de carburant d'aviation durable produit au Canada serait la conversion des installations existantes de DRPH ou la production de carburant d'aviation durable cotraité. La production issue de ces installations est déjà prise en compte

[14] Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle, non désaisonnalisé
[15] Coût social des émissions de gaz à effet de serre

The credit multiplier applicable to eligible gaseous low-CI fuels used in transportation has likewise not been quantitatively assessed. In 2025, the associated number of credits created in respect of this category was very low, at 364 credits out of 12.6 million total credits generated. While this multiplier would encourage the use of domestic low-CI gaseous fuels in transportation, the number of additional credits would continue to be very low compared to the additional credits created with the multiplier applicable to liquid low-CI fuels.

Present values are discounted at the Department's standard rate of 2%, with 2026 as the base year and prices expressed in 2024 dollars. The analysis covers a 10-year period from 2026 to 2035.[16]

Baseline scenario

The baseline scenario describes the creation of credits from liquid low-CI fuels that would be expected in the absence of the proposed Amendments. In this scenario, total demand for low-CI fuel is taken from the 2025 departmental reference case,[17] however, the reference case does not distinguish between the volume of low-CI fuel that is produced domestically and the volume that is imported. The historical volume of low-CI fuel produced domestically reflects dynamic variables that have changed significantly since early 2025. Therefore, historical production is not considered a reliable indicator of future production volumes.

In the baseline, domestic low-CI fuel production is assumed to be limited to the volume that provincial requirements and incentives draw into the market. The reasoning rests on the competitiveness pressures, principally the Section 45Z Clean Fuel Production Credit for biodiesel and HDRD exported to Canada, and the more recent extension of the credit to ethanol exported to Canada, due to the removal of the indirect land use change penalties to lower CI values. This policy is strong enough to have affected production facilities in Canada. Although the Section 45Z Clean Fuel Production Credit is scheduled

[16] Policy on Cost-Benefit Analysis
[17] Greenhouse gas and air pollutant emissions projections – 2025

dans l'analyse. Bien que cela puisse être une éventualité, étant donné que le carburant d'aviation durable n'en est encore qu'à son stade de développement, l'ampleur et le calendrier de son déploiement demeurent incertains. Par conséquent, cette possibilité n'a pas été évaluée dans l'analyse.

De même, le multiplicateur d'unités de conformité pour les combustibles gazeux à faible IC admissibles utilisés dans les transports n'a pas fait l'objet d'une évaluation quantitative. En 2025, le nombre d'unités de conformité créées au titre de cette catégorie de combustible était très faible, soit 364 sur un total de 12,6 millions d'unités de conformité créées. Bien qu'un multiplicateur pourrait encourager l'utilisation de combustibles gazeux à faible IC produits au Canada dans les transports, il est estimé que le nombre d'unités de conformité additionnelles créées au titre de cette catégorie continuerait d'être très faible par rapport au nombre d'unités additionnelles créées grâce aux multiplicateurs pour les combustibles liquides à faible IC.

Le Ministère utilise un taux standard de 2 % comme taux d'actualisation. L'année 2026 est l'année de référence et les prix sont exprimés en dollars de 2024. L'analyse couvre une période de 10 ans, de 2026 à 2035[16].

Scénario de base

Le scénario de base représente l'estimation de la création d'unités de conformité à partir de combustibles liquides à faible IC en l'absence des modifications proposées. La prévision de la demande totale de combustibles à faible IC utilisée dans ce scénario provient du scénario de référence 2025 du Ministère[17]. Toutefois, le scénario de référence ne fait pas de distinction entre le volume de combustible à faible IC produit au Canada et le volume importé. Les données historiques sur la production de combustibles à faible IC produits au Canada reflètent des facteurs qui ont considérablement évolué depuis le début de 2025. Par conséquent, les données historiques sur la production ne sont pas considérées comme un indicateur fiable des volumes de production futurs.

Dans le scénario de base, il est estimé que la production canadienne de combustibles à faible IC représente uniquement les exigences volumétriques et les volumes exigés par les incitatifs provinciaux. Le raisonnement sous-jacent repose sur les défis en matière de compétitivité auxquels les producteurs canadiens font face, notamment le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z destiné au biodiesel et au DRPH exportés au Canada ainsi que son extension récente à l'éthanol exporté au Canada en raison de la suppression des pénalités liées aux changements indirects d'utilisation

[16] Politique sur l'analyse coûts-avantages
[17] Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques – 2025

to expire at the end of 2029, the baseline and regulatory scenarios assume the continuation of U.S. federal support for low-carbon fuel production. This assumption reflects the long-standing pattern of support for the sector in the United States through successive policy instruments, including biodiesel tax credits that were first enacted in 2004 and continued through 2024.

Under this condition, it is assumed that low-CI fuel imported from the United States would displace Canadian low-CI fuel wherever the two compete on price alone, as the Regulations currently do not distinguish between the two. The domestic production that remains viable in the baseline is therefore the production that provincial measures protect or support (i.e. the volumes that must be produced in Canada to satisfy the British Columbia and Ontario domestic content mandates and the production in Quebec sustained by its low-CI fuel production tax credit). Domestic production that is not underpinned by a provincial requirement or incentive is assumed to be displaced by imports.

On this basis, the baseline production estimate is set equal to the provincial-driven volumes, seen in Table 4 below. The gasoline demand in the reference case declines over time as the adoption of electric vehicles increases. The demand for diesel in the reference case is stable over time.

Table 4: Domestic production of low-CI fuels in the baseline in select years

Fuel	Baseline domestic production in 2026 (ML)	Baseline domestic production in 2030 (ML)	Baseline domestic production in 2035 (ML)
Ethanol and co-processed low-CI gasoline	1 478	1 371	1 105
Biodiesel, HDRD and co-processed low-CI diesel	628	649	667

Regulatory scenario

The regulatory scenario reflects the introduction of the multiplier on credits created from domestically produced liquid low-CI fuels produced exclusively from North American sourced feedstocks. It is assumed that the credit

des terres pour réduire les valeurs des IC. Cette politique est suffisamment forte pour avoir une incidence sur les installations de production au Canada. Bien que le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z doive expirer à la fin de l'année 2029, le scénario de base ainsi que le scénario réglementaire tablent sur le maintien de l'incitatif à la production de combustible à faible IC du gouvernement fédéral américain. Cette hypothèse reflète le soutien constant apporté à ce secteur aux États-Unis par le biais de différents instruments politiques, notamment les crédits d'impôt pour le biodiesel, instaurés en 2004 et maintenus jusqu'en 2024.

Dans de telles conditions, il est estimé que les combustibles à faible IC importé des États-Unis remplaceraient les combustibles à faible IC produits au Canada dans les cas où la concurrence entre les deux repose uniquement sur le prix. En effet, actuellement, le règlement ne fait pas de distinction entre les deux. La production canadienne qui demeure viable dans le scénario de base représente donc la production que les mesures provinciales protègent ou soutiennent, c'est-à-dire les volumes qui doivent être produits au Canada pour satisfaire aux exigences de la Colombie-Britannique et de l'Ontario en matière de contenu national ainsi que la production soutenue par le crédit d'impôt à la production de combustibles à faible IC du Québec. La production canadienne qui n'est pas soutenue par une exigence ou un incitatif provincial est présumée être remplacée par les importations.

Ainsi, l'estimation de la production du scénario de base indiquée au tableau 4 ci-dessous représente le volume produit en fonction des politiques provinciales. La demande en essence du scénario de référence diminue dans le temps à mesure que l'adoption des véhicules électriques augmente. Quant à la demande en diesel, elle est stable au fil du temps.

Tableau 4 : Production canadienne de combustibles à faible IC du scénario de base au cours de certaines années

Combustible	Production canadienne en 2026 — Scénario de base (ML)	Production canadienne en 2030 — Scénario de base (ML)	Production canadienne en 2035 — Scénario de base (ML)
Éthanol et essence cotraitée à faible IC	1 478	1 371	1 105
Biodiesel, DRPH et diesel cotraité à faible IC	628	649	667

Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire reflète l'introduction des multiplicateurs d'unités de conformité créées par la production canadienne de combustibles liquides à faible IC à partir exclusivement de charges d'alimentation d'origine

multiplier improves the relative economics of domestically produced low-CI fuel to offset the price advantage of imported fuel. In response, the production mix is assumed to shift towards domestically produced fuel, to the extent permitted by domestic production capacity. The total volume of low-CI fuel supplied to each pool of gasoline and diesel is assumed to remain unchanged relative to the baseline, only the ratio of domestic to imported fuel shifts. Under this assumption, the multiplier does not change the energy demand of low-CI fuels consumed in Canada; it only changes the number of credits created per unit of qualifying domestically produced fuel. Under the regulatory scenario, qualifying domestic low-CI fuel would create more credits than in the baseline. Table 5 shows the estimated annual production of low-CI fuels in the regulatory scenario.

nord-américaine. Il est estimé que les multiplicateurs d'unités de conformité améliorent la compétitivité relative des combustibles à faible IC produits au Canada, compensant ainsi l'avantage concurrentiel des combustibles importés. Par conséquent, la proportion de la production canadienne de combustibles à faible IC dans l'offre totale devrait augmenter par rapport à celle du scénario de base, et ce, en fonction de la capacité de production au Canada. Le volume total de l'offre de combustibles à faible IC pour le stock d'essence et de diesel est le même que pour le scénario de base. Seules les proportions des combustibles produits au Canada et celles des combustibles importés changent. Selon cette hypothèse, les multiplicateurs ne modifient pas la demande en combustibles à faible IC au Canada, mais le nombre d'unités de conformité créées par unité de combustible admissible produit au Canada. Selon le scénario réglementaire, les combustibles canadiens à faible IC créeraient plus d'unités de conformité que dans le scénario de base. Le tableau 5 montre l'estimation de la production annuelle de combustibles à faible IC du scénario réglementaire.

Table 5: Domestic production of low-CI fuels in the regulatory scenario in select years

Note: The estimated annual production is lower than the production capacity shown in Table 1 to take into account operating and market conditions such as shut down periods and lower production level of some low-CI fuels during winter.

Fuel	Regulatory scenario — domestic production in 2026 (ML)	Regulatory scenario — domestic production in 2030 (ML)	Regulatory scenario — domestic production in 2035 (ML)
Ethanol	1 618	1 636	1 636
Co-processed low-CI gasoline	64	449	450
Biodiesel	402	488	488
Co-processed low-CI diesel	76	281	281
HDRD	879	1 344	1 344

Tableau 5 : Production canadienne de combustibles à faible IC du scénario réglementaire au cours de certaines années

Remarque : La production annuelle est estimée être inférieure à la capacité de production indiquée au tableau 1 pour tenir compte des conditions d'exploitation et du marché, telles que les périodes d'arrêt et le niveau de production inférieur de certains combustibles à faible IC pendant la période hivernale.

Combustible	Scénario réglementaire — production canadienne en 2026 (ML)	Scénario réglementaire — production canadienne en 2030 (ML)	Scénario réglementaire — production canadienne en 2035 (ML)
Éthanol	1 618	1 636	1 636
Essence cotraitée à faible IC	64	449	450
Biodiesel	402	488	488
Diesel cotraité à faible IC	76	281	281
DRPH	879	1 344	1 344

As shown above, domestic production of ethanol and co-processed gasoline in 2030 is estimated to be 1 636 ML and 449 ML, respectively. Combined production of these two fuels represents about 41% of the expected low-CI fuel demand for gasoline in 2030. Production of biodiesel, HDRD, and co-processed low-CI diesel in 2030 is estimated to be 488 ML, 1 344 ML, and 281 ML, respectively. Combined production of these three fuel types represents about 68% of the expected low-CI fuel demand for diesel in 2030.

The additional credits attributable to the proposed Amendments are calculated from the difference between the credits created on domestic production in the regulatory scenario, which accounts for the multiplier, and the credits created on the same volumes that would have been partially produced in Canada and partially imported into Canada in the baseline scenario, in the absence of the multiplier in accordance with the following formula:[18,19]

$$Additional\ credits = (Credit\ multiplier - 1) \times (CI_{Reference} - CI_{low\text{-}CI\ fuel}) \times Energy_{low\text{-}CI\ fuel} \times 10^{-6}$$

Where

$$Energy_{low\text{-}CI\ fuel} = Volume_{low\text{-}CI\ fuel} \times Volumetric\ Energy\ Density_{low\text{-}CI\ fuel}$$

Table 6 shows the CI values used in the calculation of the additional credits.[20]

Table 6: Life-cycle carbon intensities for low-CI fuels

Fuel	Life-cycle carbon intensity (gCO_2e/MJ)
Ethanol	39
Co-processed low-CI gasoline	22
Biodiesel	19
Co-processed low-CI diesel	22
HDRD	22

[18] The reference carbon intensity, set out in Schedule 1 of the Regulations, is 85.3 gCO_2e/MJ in 2026, lowered to 80.1 gCO_2e/MJ in 2030 and held steady until the end of the analysis time frame. The fuel's life-cycle carbon intensities were informed by approved CIs under the Regulations for the most common feedstock type used to produce each fuel type. CI values for co-processed low-CI fuels are assumed to be the same as HDRD, in the absence of approved CIs.

[19] The volumetric energy density of fuels is set out in Schedule 2 of the Regulations, where 1 m^3 = 1,000L.

[20] The fuel's life-cycle carbon intensities were informed by approved CIs under the Regulations for the most common feedstock type used to produce each fuel type. CI values for co-processed low-CI fuels are assumed to be the same as HDRD, in the absence of approved CIs.

Comme il est indiqué ci-dessus, la production canadienne d'éthanol et d'essence cotraitée en 2030 est estimée à 1 636 ML et 449 ML, respectivement. Le total de la production de ces deux combustibles représente environ 41 % de l'estimation de la demande de combustibles à faible IC pour l'essence en 2030. La production de biodiesel, de DRPH et de diesel cotraité à faible IC en 2030 est estimée à 488 ML, 1 344 ML et 281 ML, respectivement. Le total de la production de ces trois types de combustible représente environ 68 % de l'estimation de la demande de combustibles à faible IC pour le diesel en 2030.

Le nombre d'unités de conformité additionnelles attribuables aux modifications proposées est estimé par la différence entre le nombre d'unités de conformité créées par la production canadienne du scénario réglementaire, qui tient compte du multiplicateur, et le nombre d'unités de conformité créées par les mêmes volumes qui auraient été en partie produits au Canada et en partie importés au Canada dans le scénario de base, en l'absence du multiplicateur, conformément à la formule suivante[18,19] :

$$Unités\ de\ conformité\ additionnelles = (Multiplicateur - 1) \times (IC_{Référence} - IC_{Combustible\ à\ faible\ IC}) \times Énergie_{Combustible\ à\ faible\ IC} \times 10^{-6}$$

Où :

$$Énergie_{Combustible\ à\ faible\ IC} = Volume_{Combustible\ à\ faible\ IC} \times Densité\ énergétique_{Combustible\ à\ faible\ IC}$$

Le tableau 6 montre les valeurs des IC utilisées dans l'estimation du nombre d'unités de conformité additionnelles[20].

Tableau 6 : Intensité en carbone le long du cycle de vie des combustibles à faible IC

Combustible	Intensité en carbone le long du cycle de vie (gCO_2e/MJ)
Éthanol	39
Essence cotraitée à faible IC	22
Biodiesel	19
Diesel cotraité à faible IC	22
DRPH	22

[18] L'intensité en carbone de référence, indiquée à l'annexe 1 du règlement, est de 85,3 gCO_2e/MJ en 2026, abaissée à 80,1 gCO_2e/MJ pour 2030 et pour le reste de la période d'analyse. L'intensité en carbone le long du cycle de vie du combustible a été déterminée par les IC approuvées en vertu du règlement pour le type de charge d'alimentation le plus couramment utilisé pour produire chaque type de combustible. Les valeurs d'IC pour les combustibles à faible IC cotraités sont estimées être les mêmes que celles du DRPH, en l'absence d'IC approuvées.

[19] Les densités énergétiques des combustibles sont indiquées à l'annexe 2 du règlement, avec 1 m^3 = 1 000 L.

[20] L'intensité en carbone le long du cycle de vie des combustibles a été déterminée à partir des IC approuvées en vertu du règlement pour le type de charge d'alimentation le plus couramment utilisé pour produire chaque type de combustible. En l'absence d'IC approuvées, les valeurs d'IC pour les combustibles à faible IC cotraités sont estimées être les mêmes que celles du DRPH.

As noted in the baseline scenario, it is assumed that the overall credit obligation continues to be met by existing crediting pathways. Credits arising from the multiplier therefore have a crowding-out effect, displacing the most expensive crediting pathway. For the purpose of the analysis, this pathway is represented by the marginal credit, valued at the cost to create a credit for a contribution to an emissions-reduction funding program. Displaced marginal credits are assumed to lead to forgone emission reductions.

Table 7 shows the total number of additional credits estimated for producing domestic low-CI fuels attributed to the multiplier, by fuel pool between 2026 and 2035. In 2026, credits from low-CI fuel production are estimated at 2.0 million, increasing to 2.8 million in 2030 and 2035.

Table 7: Additional credits from the multiplier for the production of low-CI fuels by fuel pool (millions)

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Fuel pool	2026	2030	2035	Total, 2026 to 2035
Gasoline	0.6	0.7	0.7	6.9
Diesel	1.5	2.1	2.1	20.0
Total	2.0	2.8	2.8	26.9

Benefits and costs

Avoided cost of credits

The credit multiplier enables the creation of additional credits with respect to domestically produced low-CI fuels. These additional credits do not represent additional compliance actions or tonnes of CO_2e of emission reductions. Instead, they act as a substitute for costlier credits that would have otherwise been created. It is assumed that these additional credits would displace the most expensive pathway, which is referred to here as the marginal credit. The benefit of the proposed Amendments is calculated based on the avoided cost of obtaining the marginal credits that the multiplier displaces.

This analysis does not identify which specific pathway will have the highest cost over the analytical period. Which of these pathways has the highest cost in any given year

Comme il est indiqué dans le scénario de base, il est estimé que l'exigence totale en matière d'unités de conformité continue d'être satisfaite par les filières de création d'unités de conformité existantes. Les unités de conformité créées par le multiplicateur ont donc un effet d'éviction, déplaçant la filière de création d'unités de conformité la plus chère. Aux fins de l'analyse, cette filière est représentée par l'unité de conformité à la marge, évaluée au coût de l'unité de conformité créée par la contribution au programme de financement des réductions des émissions. Il est présumé que le remplacement d'unités de conformité à la marge mène à des réductions des émissions non réalisées.

Le tableau 7 montre l'estimation du nombre total d'unités de conformité additionnelles créées par la production canadienne de combustibles à faible IC attribuées aux multiplicateurs, par type de combustible, entre 2026 et 2035. En 2026, le nombre d'unités de conformité provenant de la production de combustibles à faible IC est estimé à 2,0 millions, et passera à 2,8 millions en 2030 et 2035.

Tableau 7 : Nombre d'unités de conformité additionnelles créées par les multiplicateurs pour la production de combustibles à faible IC, par type de combustible (en millions)

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

Type de combustible	2026	2030	2035	Total de 2026 à 2035
Essence	0,6	0,7	0,7	6,9
Diesel	1,5	2,1	2,1	20,0
Total	2,0	2,8	2,8	26,9

Avantages et coûts

Coût évité des unités de conformité

Le multiplicateur d'unités de conformité permet la création d'unités de conformité additionnelles pour les combustibles à faible IC produits au Canada. Ces unités de conformité additionnelles ne représentent pas des activités de conformité supplémentaires ni des tonnes d'éq. CO_2 de réductions des émissions. Elles remplacent plutôt des unités de conformité plus chères qui auraient autrement été créées. Ces unités de conformité additionnelles remplaceraient la filière la plus coûteuse, qui est appelée ici l'unité de conformité à la marge. L'avantage des modifications proposées est calculé en fonction du coût évité de se procurer des unités de conformité à la marge que le multiplicateur permet de remplacer.

La présente analyse ne permet pas de déterminer de manière précise quelle filière sera la plus coûteuse au cours de la période d'analyse. La filière la plus coûteuse

depends on the market conditions, relative costs, all of which may shift over the period of the analysis. For this reason, the analysis does not tie the marginal credit to a named pathway. It is assumed to be the most expensive credit that would otherwise be required and is priced accordingly.

The marginal credit is valued at the price of the contribution to the emission-reduction funding programs. Under this mechanism, a primary supplier can satisfy a portion of its obligation by contributing to a registered emission-reduction funding program at a set price, which was established in 2022 at $350 per credit and is adjusted annually with the Consumer Price Index, which corresponds to $372 in 2024 dollars. Since credit prices are variable, and the marginal cost pathways could change over the period of analysis, the credit price of the marginal pathway is assumed here to cost the same as contributions to the emission-reduction funding program.

Therefore, the total benefit of the proposed Amendments is estimated to be $9.1 billion, calculated as the number of additional credits created by the multiplier valued at the price of contributions to the emission-reduction funding programs in each year, discounted to present value.

Table 8: Avoided compliance costs by primary suppliers

Note: For avoided costs, 2026, 2030, and 2035 values are undiscounted, and total avoided costs are discounted to present value using a 2% discount rate.

Benefits	2026	2030	2035	Total, 2026 to 2035
Marginal credits displaced (millions)	2.0	2.8	2.8	26.9
Avoided costs (in millions of dollars)	757	1,054	1,054	9,142

Forgone GHG emission reductions

As noted above, the introduction of credit multipliers results in avoided costs because fewer high-cost credits would need to be obtained by regulated parties. However, the same displacement would have an environmental consequence, as the additional credits created by the multiplier would not represent incremental GHG emission reductions. They would be awarded for fuel that was already being credited.

au cours d'une année dépend des conditions du marché et des coûts relatifs qui peuvent changer au cours de la période de l'analyse. Par conséquent, l'analyse ne lie pas l'unité de conformité à la marge à une filière en particulier, c'est-à-dire l'unité de conformité la plus chère qui serait autrement nécessaire, son prix étant fixé en conséquence.

Le prix de l'unité de conformité à la marge est estimé être le coût à la contribution aux programmes de financement des réductions des émissions. En vertu de ce mécanisme, un fournisseur principal peut satisfaire à une partie de ses exigences en contribuant à un programme enregistré de financement des réductions des émissions à un prix fixe, établi en 2022 à 350 $ par unité de conformité et ajusté annuellement à l'indice des prix à la consommation. En 2024, le prix représente 372 $ par unité de conformité. Étant donné que les prix des unités de conformité sont variables et que le coût des filières à la marge pourrait changer au cours de la période d'analyse, il est supposé ici que le prix est le même que le coût de contribuer au programme de financement des réductions des émissions.

Par conséquent, la valeur totale des avantages des modifications proposées est estimée à 9,1 milliards de dollars, calculée comme étant la valeur actuelle du nombre d'unités de conformité additionnelles créées par les multiplicateurs, évaluées au coût à la contribution au programme de financement des réductions des émissions de chaque année, actualisée à la valeur actuelle.

Tableau 8 : Coûts de conformité évités par les fournisseurs principaux

Remarque : Pour les coûts évités, les valeurs de 2026, 2030 et 2035 ne sont pas actualisées, et le total des coûts évités est actualisé avec un taux d'actualisation de 2 %.

Avantages	2026	2030	2035	Total de 2026 à 2035
Unités de conformité à la marge déplacés (millions)	2,0	2,8	2,8	26,9
Coûts évités (en millions de dollars)	757	1 054	1 054	9 142

Réductions des émissions de GES non réalisées

Comme il est indiqué ci-dessus, l'introduction de multiplicateurs d'unités de conformité permet d'éviter des coûts, puisque moins d'unités de conformité à coût élevé seraient nécessaires de la part des parties réglementées. Toutefois, le remplacement de ces unités de conformité entraînerait une conséquence au niveau de l'environnement. En effet, les unités de conformité additionnelles créées par le multiplicateur ne représenteraient pas de réductions

The marginal credits being displaced represent actual emission reductions. Therefore, when that credit is displaced, the emission reductions it would have delivered would no longer occur. Each displaced marginal credit would correspond to one tonne of CO_2e. Therefore, the forgone GHG emission reductions would be equal, in tonnes of CO_2e, to the additional credits created by the multiplier.

These forgone reductions are the principal cost attributable to the proposed Amendments. 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 values of the social cost of carbon (SCC), published in April 2023 (Social Cost of Greenhouse Gas Estimates – Interim Updated Guidance for the Government of Canada). The value of the SCC employed in this analysis and expressed in 2024 dollars is $312 per tonne in 2026 and increases to $360 in 2035. The resulting estimated present value of the 27 Mt forgone GHG emission reductions is $8.3 billion over the 2026 to 2035 period of analysis.

Although the proposed Amendments result in forgone GHG emission reductions relative to the baseline, they are expected to reduce the risk of future emission-reduction losses associated with declining domestic production and increased reliance on imported fuels for compliance credits. This is further discussed in the "Qualitative impacts" section below.

Table 9: Forgone GHG emission reductions and value

Note: For the value of forgone reductions, 2026, 2030 and 2035 values are undiscounted, and the total value is discounted to present value using a 2% discount rate.

Costs	2026	2030	2035	Total, 2026 to 2035
Forgone reductions (Mt CO_2e)	2.0	2.8	2.8	26.9
Value of forgone reductions (in millions of dollars)	635	945	1,019	8,271

supplémentaires des émissions de GES. Ces réductions seraient attribuées à des combustibles qui auraient déjà créé des unités de conformité.

Les unités de conformité à la marge qui seraient remplacées représentent des réductions d'émissions réelles. Par conséquent, lorsqu'une telle unité de conformité est remplacée, les réductions d'émissions qu'elle aurait permis de réaliser ne se produiront pas. Chaque unité de conformité à la marge remplacée correspond à une tonne d'éq. CO_2. Ainsi, les réductions des émissions de GES non réalisées seraient égales, en tonnes d'éq. CO_2, aux unités de conformité additionnelles créées par le multiplicateur.

Ces réductions non réalisées constituent le principal coût attribuable aux modifications proposées. Pour évaluer la valeur des réductions de GES non réalisées attribuables aux modifications proposées, le volume des réductions des émissions de GES non réalisées chaque année est multiplié par les valeurs du coût social du carbone (CSC), selon le calendrier des estimations du CSC du Ministère, publié en avril 2023 (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, exprimée en dollars de 2024, est de 312 $ par tonne en 2026 et passe à 360 $ en 2035. La valeur actualisée estimée des réductions des émissions de GES non réalisées de 27 Mt est de 8,3 milliards de dollars pour la période d'analyse de 2026 à 2035.

Bien que les modifications proposées entraînent des réductions des émissions de GES non réalisées par rapport au scénario de base, elles devraient réduire le risque de pertes de réductions des émissions associées à la baisse de la production canadienne et à la dépendance accrue aux combustibles importés pour la création d'unités de conformité. Cette question est abordée plus en détail à la section « Impacts qualitatifs » ci-dessous.

Tableau 9 : Réductions des émissions de GES non réalisées et valeurs

Remarque : La valeur des réductions non réalisées pour 2026, 2030 et 2035 n'est pas actualisée, et la valeur totale est actualisée à un taux d'actualisation de 2 %.

Coûts	2026	2030	2035	Total de 2026 à 2035
Réductions non réalisées (Mt d'éq. CO_2)	2,0	2,8	2,8	26,9
Valeur des réductions non réalisées (en millions de dollars)	635	945	1 019	8 271

Administrative requirements

Consistent with the objectives of the *Red Tape Reduction Act* and the Government of Canada's regulatory modernization agenda, the proposed Amendments streamline administrative requirements, while preserving regulatory oversight. These streamlined requirements include certain reporting exemptions and certain exceptions for report verification. Although some businesses would benefit from cost savings associated with the proposed Amendments, they are expected to be minor and have not been estimated in this analysis.

The proposed Amendments would also result in some additional administrative costs to participants in the credit market who would need to familiarize themselves with the proposed Amendments, demonstrate the origin of feedstocks used, and conduct business related to credit trading. Over the time frame of the analysis, the costs of these administrative requirements are estimated to be $675,000 in present value terms. Details on these administrative costs can be found in the "One-for-one rule" section below.

Qualitative impacts

In addition to the impacts quantified above, the proposed Amendments would protect Canada's low-CI fuel sector, reduce the risk of future forgone GHG emission reductions, and increase compliance flexibilities. These benefits are considered qualitatively.

Protecting Canada's low-CI fuel and gaseous production

Canada's low-CI fuel sector plays an important role in the economy. In 2025, the low-CI fuel sector contributed $5.9 billion to Canada's gross domestic product and supported 11 600 jobs.[21] As noted in the "Issues" section, this sector is facing increasing competitiveness pressures. Left unaddressed, these pressures could drive a sustained decline in Canadian low-CI fuel production. By introducing a credit multiplier for domestically produced low-CI fuels derived from North American feedstocks, the proposed Amendments would make these fuels more competitive by increasing the compliance value of domestic fuels, as this creates an incentive for primary suppliers to procure those fuels. This would support domestic production and investment, and support more resilient domestic fuel and feedstock supply chains.

[21] *Report: Growing a Resilient Canadian Biofuel Sector*

Exigences administratives

Conformément aux objectifs de la *Loi sur la réduction de la paperasse* et au programme de modernisation de la réglementation du gouvernement du Canada, les modifications proposées simplifient les exigences administratives, tout en préservant la surveillance réglementaire. Les exigences qui ont été simplifiées comprennent certaines exemptions en matière de rapports et certaines exceptions en matière de vérification des rapports. Bien que certaines entreprises puissent bénéficier d'économies de coûts liées aux modifications proposées, celles-ci devraient être mineures. Elles n'ont pas été estimées dans la présente analyse.

Les modifications proposées entraîneraient également des coûts administratifs supplémentaires pour les participants au marché des unités de conformité qui devraient se familiariser avec les modifications proposées, démontrer l'origine des charges d'alimentation utilisées et mener des activités liées aux échanges d'unités de conformité. Au cours de la période d'analyse, la valeur actuelle des coûts de ces exigences administratives est estimée à 675 000 $. Les détails des coûts administratifs sont présentés à la section « Règle du un pour un » ci-dessous.

Impacts qualitatifs

En plus des impacts décrits ci-dessus, les modifications proposées devraient protéger le secteur canadien des combustibles à faible IC, réduire le risque de futures réductions des émissions de GES non réalisées et augmenter la flexibilité en matière de conformité. Les avantages sont examinés de manière qualitative.

Protection de la production de combustibles et de gaz à faible IC au Canada

Le secteur canadien des combustibles à faible IC joue un rôle important dans l'économie. En 2025, le secteur des combustibles à faible IC a contribué à hauteur de 5,9 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada et a soutenu 11 600 emplois[21]. Comme indiqué à la section « Enjeux », ce secteur est confronté à de plus en plus de défis en matière de compétitivité. S'ils ne sont pas résolus, ces défis pourraient entraîner une baisse soutenue de la production canadienne de combustibles à faible IC. En introduisant des multiplicateurs d'unités de conformité pour les combustibles à faible IC produits au Canada et à partir de charges d'alimentation nord-américaines, les modifications proposées rendraient ces combustibles plus compétitifs en augmentant la valeur de conformité des combustibles produits au Canada. En effet, cela inciterait les fournisseurs principaux à se procurer de ces combustibles en premier lieu. Par conséquent, cela permettrait de soutenir la production et l'investissement au Canada,

[21] *Rapport : Assurer la croissance d'un secteur canadien des biocarburants résilient*

Furthermore, the proposed Amendments would reserve 50% of the limit on use of gaseous-class credits for the use of credits created from domestically produced low-CI gaseous fuels. As the 10% limit on gaseous fuels is not currently fully utilized, this change is not expected to have an impact in the near term. However, this measure ensures that there continues to be an incentive for the production of low-CI gaseous fuels in Canada.

Supporting long-term emission reductions

The benefit to Canadians is closely tied to the Regulations' primary objective of reducing GHG emissions. The Regulations are designed to deliver emission reductions, and at present most of those reductions are delivered through low-CI fuel credits. The continued ability of the Regulations to deliver reductions therefore depends on a reliable supply of low-CI fuel, and a stable domestic sector is central to that supply.

A viable domestic low-CI fuel sector supports the Regulations' emission reductions by ensuring that a significant volume of fuel underpinning most of the compliance is produced within Canada. This would ensure supply is responsive to Canadian demand rather than dependent on the availability and pricing of imports. The proposed Amendments would sustain demand for Canadian agricultural feedstocks, notably canola. Emission reductions under the Regulations depend on stable domestic supply and are placed at risk if that stability is disrupted.

In the baseline scenario, that stability is at risk. Recent policies implemented in foreign jurisdictions have placed Canadian producers under increasing competitive pressures, which is likely to affect both domestic production and investment. These pressures have already contributed to temporary shutdowns of some biodiesel and HDRD facilities or reduced production for other facilities, and if sustained, could drive a lasting decline in domestic low-CI fuel production. While Canada's ethanol production has been stable in recent years, the sector will face competitiveness challenges in the near term, as the effective cost of imported U.S. ethanol decreases. A decline in domestic capacity would have consequences beyond the producers themselves. Compliance with the Regulations would depend increasingly on imports, at a time of heightened

et de soutenir des chaînes d'approvisionnement des combustibles et de charges d'alimentation canadiens plus résilientes.

En outre, les modifications proposées réserveraient 50 % de la limite sur l'utilisation des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles gazeux pour l'utilisation des unités de conformité créées par la production au Canada des combustibles gazeux à faible IC. Étant donné que la limite de 10 % pour les combustibles gazeux n'est actuellement pas entièrement utilisée, ce changement ne devrait pas avoir d'incidence à court terme. Toutefois, cette mesure assurera un incitatif à la production canadienne de combustibles gazeux à faible IC de manière continue.

Soutien aux réductions des émissions à long terme

Les avantages pour les Canadiens sont étroitement liés à l'objectif principal du règlement, soit de réduire les émissions de GES. Le règlement est conçu pour réduire les émissions et, actuellement, la plupart de ces réductions sont réalisées au moyen d'unités de conformité créées par la production de combustibles à faible IC. La capacité du règlement à permettre de réduire les émissions de manière continue dépend donc d'un approvisionnement fiable en combustible à faible IC. Un secteur canadien stable est par conséquent essentiel à cet approvisionnement.

Un secteur canadien des combustibles à faible IC viable soutient les réductions des émissions visées par le règlement lorsqu'un volume considérable de combustibles qui sous-tend la majeure partie de la conformité est produit au Canada. Cela permettrait d'assurer que l'offre canadienne répond à la demande plutôt que de dépendre de la disponibilité et du prix des importations. Les modifications proposées permettraient de soutenir la demande en charges d'alimentation agricoles canadiennes, notamment le canola. Les réductions des émissions visées par le règlement dépendent de la stabilité de l'approvisionnement canadienne et peuvent être à risque si cette stabilité est perturbée.

Dans le scénario de base, cette stabilité est à risque. Les politiques récemment mises en œuvre dans des pays étrangers ont mis les producteurs canadiens devant des défis croissants en matière de compétitivité susceptibles d'affecter à la fois la production canadienne et les investissements. Cela a déjà contribué à la fermeture temporaire de certaines installations de biodiesel et de DRPH ou à la réduction de la production d'autres installations. Si cela se maintient, la production canadienne de combustibles à faible IC pourrait baisser de manière durable. Bien que la production d'éthanol du Canada soit restée stable au cours des dernières années, le secteur sera confronté à des défis de compétitivité dans le court terme, à mesure que le coût effectif de l'éthanol importé des États-Unis diminuera. Une baisse de la capacité de production au

volatility in global trade and of growing risk of supply-chain disruptions. Because primary suppliers remain legally bound to meet their credit requirements regardless of fuel-market conditions, a disruption to low-CI fuel imports would raise the cost and difficulty of compliance. This would push suppliers toward scarcer credits, and risk falling out of compliance. As the Regulations' credit market functions as a proxy for actual emission reductions, a supply interruption in the baseline scenario puts the reliability of the Regulations' emission reductions at risk.

In the regulatory scenario, the multiplier increases credit revenue from domestically produced low-CI fuel, making the return on domestic production comparable to that of imports. This reduces the risk that competitive pressure translates into sustained decline and lost capacity. The result is a domestic sector on a more stable footing, a greater share of low-CI fuel demand met by domestic supply, more consistent demand for Canadian feedstock, and emission reductions that are less exposed to the availability of imported fuel, to the policy decisions of other jurisdictions and to disruptions in global trade.

Compliance flexibilities

While a strong and healthy domestic low-CI fuel sector is an important contributor to achieving the Regulations' emissions reduction objectives, the effective operation of the Regulations also depends on a stable and liquid compliance credit market. The proposed Amendments would increase the contribution limit for registered emission-reduction funding programs. This enhances the current compliance flexibility available to regulated parties, supporting the long-term stability and resilience of the credit market.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2026 to 2035)
Price year: 2024
Present value base year: 2026
Discount rate: 2%

Canada entraînerait des conséquences au-delà des producteurs eux-mêmes. En effet, la conformité au règlement dépendrait de plus en plus des importations, à un moment où le commerce mondial est plus instable et où le risque de perturbation de la chaîne d'approvisionnement augmente. Étant donné que, quelles que soient les conditions du marché, les fournisseurs principaux continuent d'être légalement tenus de satisfaire à leurs exigences en matière d'unités de conformité, une perturbation de l'importation de combustibles à faible IC augmenterait le coût et la complexité de la conformité. Cela mettrait les fournisseurs principaux face à une rareté d'unités de conformité et à un risque de non-conformité. Comme le marché des unités de conformité du règlement est un indicateur des réductions des émissions réalisées, l'interruption de l'approvisionnement dans le scénario de base met à risque la fiabilité du règlement à permettre la réduction des émissions.

Dans le scénario réglementaire, le multiplicateur augmenterait les revenus provenant des unités de conformité créées par la production canadienne de combustibles à faible IC, rendant le rendement pour la production canadienne comparable à celui des importations. Cela réduit le risque que les défis en matière de compétitivité se traduisent par une baisse soutenue et une perte de capacité. Il en résulte un secteur canadien plus stable, une plus grande portion de la demande de combustible à faible IC comblée par l'offre provenant du Canada, une demande en charges d'alimentation canadiennes plus constante et des réductions des émissions moins exposées à la disponibilité des combustibles importés, aux décisions politiques d'autres pays et aux perturbations du commerce mondial.

Flexibilité en matière de conformité

Bien qu'un secteur canadien des combustibles à faible IC solide et fort contribue de manière importante à l'atteinte des objectifs de réductions des émissions visées par le règlement, le fonctionnement efficace du règlement dépend également d'un marché d'unités de conformité stable et liquide. Les modifications proposées augmenteraient la limite de contribution aux programmes enregistrés de financement des réductions des émissions. Cela renforcera la flexibilité actuelle dont disposent les parties réglementées en matière de conformité, soutenant ainsi la stabilité et la résilience à long terme du marché des unités de conformité.

Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2026 à 2035)
Année de base pour les prix : 2024
Année de référence de la valeur actuelle : 2026
Taux d'actualisation : 2 %

Table 10: Summary of monetized costs and benefits (in millions of dollars)

Note: The total cost row includes administrative costs.

Impacts	Undiscounted — 2026	Undiscounted — 2030	Undiscounted — 2035	Discounted — Total	Annualized value
Total cost	635	945	1,019	8,271	903
Total benefit	757	1,054	1,054	9,142	998
Net benefit	**122**	**109**	**35**	**872**	**95**

Tableau 10 : Sommaire des coûts et des avantages (en millions de dollars)

Remarque : Les coûts totaux comprennent les coûts administratifs.

Impacts	Non actualisé — 2026	Non actualisé — 2030	Non actualisé — 2035	Actualisé — Total	Valeur annualisée
Coût total	635	945	1 019	8 271	903
Total des avantages	757	1 054	1 054	9 142	998
Avantage net	**122**	**109**	**35**	**872**	**95**

Analytical uncertainty

Benefits and costs may be lower or higher than estimated. The central estimate assumes baseline production of domestic low-CI fuels at the level required to meet the British Columbia and Ontario domestic blend requirements and Quebec's production tax credit. In the regulatory scenario, it is assumed that the low-CI fuel production facilities will maximize their production to benefit from the multiplier.

Actual domestic low-CI fuel production could be higher or lower than estimated. The analysis tested the impact of production in the regulatory scenario being 25% lower than estimated in the central case. This results in a net benefit of $0.6 billion. The production estimate in the regulatory scenario was also tested assuming production is 25% higher than estimated in the central case. This results in a net benefit of $1.1 billion. Thus, the conclusion of the central analysis that the proposed Amendments are a net benefit holds true if regulatory production is higher or lower than the central estimate.

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 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 compare estimates. The SCC estimates used in this sensitivity analysis relevant to these discount rates can be found in

Incertitude analytique

Les avantages et les coûts peuvent être inférieurs ou supérieurs aux estimations. Le scénario central représente une production canadienne de combustibles à faible IC qui correspond aux exigences de contenu national de la Colombie-Britannique et de l'Ontario et à la production soutenue par le crédit d'impôt à la production du Québec. Dans le scénario réglementaire, il est supposé que les installations de production de combustible à faible IC maximisent leur production pour bénéficier du multiplicateur.

La production canadienne de combustibles à faible IC pourrait être supérieure ou inférieure aux estimations. L'analyse a testé l'impact d'une production de combustibles inférieure de 25 % à l'estimation du scénario central. Il en résulte un avantage net de 0,6 milliard de dollars. L'estimation de la production dans le scénario réglementaire a également été testée en supposant une production supérieure de 25 % à celle estimée dans le scénario central. Dans ce cas, il en résulte un avantage net de 1,1 milliard de dollars. Ainsi, la conclusion de l'analyse centrale selon laquelle les modifications proposées constituent un avantage net est vraie si la production réglementaire est supérieure ou inférieure à l'estimation centrale.

Le *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* stipule que les projets de règlement relatifs aux biens et services liés à la santé humaine ou à l'environnement devraient être assujettis à un taux d'actualisation social. Le scénario central utilise un taux d'actualisation social de 2 %, qui est le taux d'actualisation Ramsey à court terme actuellement utilisé par le gouvernement du Canada pour monétiser les réductions de GES. Des analyses de sensibilité ont été effectuées à l'aide de taux d'actualisation de 1,5 % et de 2,5 %, ainsi que des valeurs annuelles du CSC qui y sont associées,

Canada's social cost of greenhouse gas guidance. The use of the 1.5% discount rate results in a net cost of $4.8 billion, and the use of the 2.5% discount rate results in a net benefit of $3.9 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is sensitive to these alternate discount rates and SCC values.

afin de comparer les estimations. Les estimations du CSC utilisées dans cette analyse de sensibilité concernant ces taux d'actualisation se trouvent dans le document d'orientation du Canada sur le coût social des gaz à effet de serre. L'utilisation du taux d'actualisation de 1,5 % entraîne un coût net de 4,8 milliards de dollars, et l'utilisation du taux d'actualisation de 2,5 % entraîne un avantage net de 3,9 milliards de dollars. Ainsi, la conclusion de l'analyse sur l'avantage net est sensible à ces différents taux d'actualisation et aux valeurs du CSC.

Table 11: Sensitivity analysis (in billions of dollars)

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Variable(s)	Sensitivity case	Benefits	Costs	Net benefit (cost)
Central case	N/A	9.1	8.3	0.9
Lower domestic production of low-CI fuels	Domestic production lower by 25% compared to the central case	6.3	5.7	0.6
Higher domestic production of low-CI fuels	Domestic production higher by 25% compared to the central case	11.9	10.7	1.1
Lower discount rate	1.5%	9.3	14.1	(4.8)
Higher discount rate	2.5%	8.9	5.1	3.9

Tableau 11 : Analyse de sensibilité (en milliards de dollars)

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total.

Variables	Cas de sensibilité	Avantages	Coûts	Avantage net (coût)
Cas central	S.O.	9,1	8,3	0,9
Production canadienne de combustibles à faible IC moins élevée	Production canadienne inférieure de 25 % à celle du scénario central	6,3	5,7	0,6
Production canadienne de combustibles à faible IC plus élevée	Production canadienne supérieure de 25 % à celle du scénario central	11,9	10,7	1,1
Taux d'actualisation plus faible	1,5 %	9,3	14,1	(4,8)
Taux d'actualisation plus élevé	2,5 %	8,9	5,1	3,9

Distributional analysis

The distributional effects of the multiplier follow from its central mechanism: it would change the supply and price of credits from domestic low-CI fuel production, and would alter the share of fuel produced domestically, without changing the total volume of low-CI fuel supplied or the reduction obligations placed on primary suppliers.

Analyse de la distribution

Les effets distributifs des multiplicateurs découlent directement de la manière comment ils fonctionnent. En effet, ils modifieraient l'offre et le prix des unités de conformité créées par la production de combustibles à faible IC au Canada, et également la proportion des combustibles produits au Canada, sans toutefois changer l'offre totale de combustibles à faible IC ni les exigences de réductions des fournisseurs principaux.

Affordability

The proposed Amendments increase the compliance value of domestic low-CI fuels; therefore, they are expected to decrease overall compliance costs for primary suppliers. These cost savings could be passed on to consumers,

Abordabilité

Les modifications proposées augmentent la valeur de conformité des combustibles à faible IC produits au Canada. Par conséquent, elles devraient réduire les coûts totaux de conformité pour les fournisseurs principaux.

resulting in decreased gasoline and diesel retail prices, although the magnitude of any such effect depends on the degree to which compliance-cost changes are passed through to pump prices, which varies with market structure and competitive conditions in each fuel market.

As gasoline is consumed primarily by households, while diesel is used predominantly in freight transportation and other industrial activities, the benefits of any fuel price reductions would be distributed across both consumers and businesses.

Because lower-income households spend a larger share of their income on transportation fuel, any downward change in fuel prices has a proportionally larger effect on those households; however, given the expected magnitude, the distributional effect across income groups is limited.

Competitiveness impacts

The most concentrated distributional effects fall within the fuel sector itself, where the proposed Amendments shift advantage between segments.

Domestic low-CI fuel producers: Recent policy measures in foreign jurisdictions have increased the competitive pressures facing Canadian producers in the domestic market. These pressures affect both domestic production and investment and, in the absence of the proposed Amendments, could result in a sustained decline in Canadian low-CI fuel production.

Canadian producers of ethanol, biodiesel and HDRD are the intended beneficiaries of the proposed Amendments. By awarding more credits per unit of qualifying domestic low-CI fuel, the multiplier would improve the competitiveness of domestic supply relative to imports and would provide additional revenue to producers in operation. The measure is intended to support the competitiveness of Canadian producers in the context of evolving North American market conditions, including changes to incentives available to fuel producers in other jurisdictions. By alleviating these competitive pressures, the proposed Amendments would support increased domestic production of low-CI fuel. Over the time frame of the analysis, domestic production would be 39.6 billion litres in the regulatory scenario, which would be an increase of 19.8 billion litres from the baseline. Therefore, the proposed Amendments would meet an additional 26% of the low-CI fuel demand.

Ces économies pourraient être transmises aux consommateurs, ce qui entraînerait une baisse des prix de l'essence et du diesel à la pompe, bien que l'ampleur d'un tel effet dépende de la mesure dans laquelle les variations des coûts de conformité sont répercutées sur les prix à la pompe, ce qui varie selon la structure du marché et les conditions de la concurrence de chaque marché de combustible.

Comme l'essence est consommée principalement par les ménages, tandis que le diesel est principalement utilisé pour le transport de marchandises et d'autres activités industrielles, les avantages de toute réduction du prix du carburant seraient répartis à la fois entre les consommateurs et les entreprises.

Étant donné que les ménages à faible revenu consacrent une plus grande part de leur revenu au carburant de transport, toute baisse des prix du carburant a un effet proportionnellement plus important sur ces ménages. Toutefois, étant donné l'estimation de son amplitude, l'effet de répartition entre les groupes de revenu est limité.

Impacts sur la compétitivité

Les effets distributifs les plus concentrés se situent dans le secteur des combustibles lui-même, où les modifications proposées déplacent les avantages entre les segments.

Producteurs canadiens de combustibles à faible IC : les récentes politiques mises en œuvre dans des pays étrangers ont mis les producteurs canadiens devant de plus en plus de défis en matière de compétitivité sur le marché canadien. Cela a des répercussions à la fois sur la production et les investissements au Canada et, en l'absence des modifications proposées, pourrait entraîner une baisse soutenue de la production canadienne de combustibles à faible IC.

Les producteurs canadiens d'éthanol, de biodiesel et de DRPH seront les bénéficiaires des modifications proposées. En accordant plus d'unités de conformité par unité de combustible à faible IC admissible produit au Canada, les multiplicateurs amélioreraient la compétitivité de l'offre canadienne comparativement aux importations et fourniraient des revenus supplémentaires aux producteurs en activité. La mesure vise à soutenir la compétitivité des producteurs canadiens dans le contexte de l'évolution des conditions du marché nord-américain, y compris les changements apportés aux incitatifs offerts aux producteurs de combustibles dans d'autres pays étrangers. En limitant les impacts de ces défis en matière de compétitivité, les modifications proposées soutiendraient la croissance de la production canadienne. Au cours de la période de l'analyse, dans le scénario réglementaire, la production canadienne serait de 39,6 milliards de litres, soit 19,8 milliards de litres de plus comparativement au scénario de base. Ainsi, les modifications proposées permettraient à la production canadienne de répondre à 26 % en plus de la demande en combustibles à faible IC.

Primary suppliers: Producers and importers of gasoline and diesel for use in Canada are the regulated parties under the Regulations. The credit multiplier would add no new requirement for primary suppliers, thus, there are no changes to their CI reduction obligations. It affects them indirectly, through the supply and price of credits: by increasing the number of credits available for domestic low-CI fuels or through co-processing, the multiplier affects the cost at which primary suppliers meet their existing obligations. Firms that are primary suppliers and also produce low-CI fuels would also be beneficiaries, as they capture the additional credits from domestic production directly rather than through the credit market.

Co-processing refineries: A subsection of primary suppliers has capabilities in the co-processing of low-CI feedstock alongside crude oil. This action results in a portion of co-processed low-CI fuel being produced along with gasoline and diesel and credits can be created with respect to this co-processed low-CI fuel under Compliance Category 1. The biomass-derived portion of the fuel would be eligible for the multiplier. Currently, co-processing projects at six refineries have been approved for credit creation under the Regulations. The multiplier may incent additional refineries to co-process low-CI feedstock in the future.

Proponents of high-cost compliance pathways: Firms investing in higher-cost crediting pathways in the baseline scenario may be negatively affected. By increasing credit creation from eligible domestic low-CI fuels in the policy scenario, the multiplier increases overall credit supply. Depending on the magnitude of the multiplier and market response, this could place downward pressure on credit prices, potentially reducing credit revenues available to creators of higher-cost compliance pathways. These are the pathways whose credits are displaced in the analysis and the parties developing them bear the corresponding reduction in credit demand and value.

Feedstock producers: Canadian agricultural feedstock producers are expected to benefit indirectly from the proposed Amendments as eligibility for the multiplier would require the use of North American feedstocks. This requirement would preserve existing demand for those feedstocks and support established agricultural supply chains. Canadian canola producers may particularly benefit, as canola oil is an important feedstock for biodiesel,

Fournisseurs principaux : les producteurs et les importateurs d'essence et de diesel destinés à être utilisés au Canada sont les parties réglementées en vertu du règlement. Les multiplicateurs d'unités de conformité n'ajouteraient aucune nouvelle exigence pour les fournisseurs principaux, de sorte qu'il n'y a aucun changement à leurs exigences de réduction de l'IC. Ils les affectent indirectement, soit par l'offre et le prix des unités de conformité. En effet, en augmentant le nombre d'unités de conformité créées par la production de combustibles canadiens à faible IC ou cotraités, les multiplicateurs affectent le coût auquel les fournisseurs principaux satisfont à leurs obligations existantes. Les entreprises qui sont à la fois des fournisseurs principaux et producteurs de combustibles à faible IC seraient également des bénéficiaires, puisqu'elles recevraient directement les unités de conformité additionnelles créées par la production au Canada plutôt qu'à travers le marché des unités de conformité.

Raffineries de cotraitement : une partie des fournisseurs principaux a la capacité de cotraiter des charges d'alimentation à faible IC avec le pétrole brut. Par conséquent, une partie du combustible à faible IC cotraité est produite avec l'essence et le diesel et que des unités de conformité peuvent être créées à l'égard de ce combustible dans la catégorie de conformité 1. La partie du combustible produit à partir de la biomasse serait admissible à un multiplicateur. Actuellement, des projets de cotraitement dans six raffineries ont été approuvés pour la création d'unités de conformité au titre du règlement. Le multiplicateur pourrait inciter d'autres raffineries à cotraiter des charges d'alimentation à faible IC dans le futur.

Les filières pour se conformer à un coût élevé : les entreprises qui investissent dans des filières de création d'unités de conformité plus coûteuses dans le scénario de base peuvent être affectées négativement. En augmentant le nombre d'unités de conformité créées à partir de combustibles à faible IC admissibles produits au Canada dans le scénario réglementaire, les multiplicateurs augmentent l'offre totale d'unités de conformité. Dépendamment du niveau des multiplicateurs et de la réponse du marché, cela pourrait exercer une pression à la baisse sur les prix des unités de conformité, réduisant potentiellement les revenus provenant des unités de conformité pour les filières de création d'unités de conformité plus coûteuses. Ce sont les filières dont les unités de conformité seraient remplacées dans la présente analyse, et ce sont elles qui font les frais de la réduction correspondante de la demande et de la valeur des unités de conformité.

Producteurs de charges d'alimentation : les producteurs canadiens de charges d'alimentation agricoles devraient bénéficier indirectement des modifications proposées, car l'admissibilité aux multiplicateurs nécessiterait l'utilisation de charges d'alimentation nord-américaines. Cette exigence préserverait la demande existante pour ces charges d'alimentation et soutiendrait les chaînes d'approvisionnement agricoles établies. Les

HDRD production and co-processing facilities, and a significant share of domestically produced biodiesel, HDRD and co-processed low-CI diesel is currently derived from Canadian-grown canola.

Regional impacts

The distributional effects have a regional dimension because domestic low-CI fuel production and its feedstock supply are geographically concentrated. Benefits to producers accrue to the provinces where production capacity is located: ethanol production in Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec; biodiesel production in British Columbia, Alberta, Ontario and Quebec; and HDRD production in British Columbia, Alberta and Newfoundland and Labrador. Benefits to feedstock producers are concentrated in the Prairie provinces, where canola is grown and Ontario and Quebec, where most corn for ethanol is grown. The provinces that have introduced domestic-content mandates and production incentives — British Columbia, Ontario and Quebec — are where domestic production is concentrated in the baseline, and where the multiplier's additional credit revenue therefore stacks on top of existing provincial support. Fuel price effects, by contrast, are borne by consumers across all provinces and territories in proportion to their fuel use.

Gender-based analysis plus

The proposed Amendments are expected to stabilize employment in the domestic low-CI fuel sector. The Section 45Z Clean Fuel Production Credit has made it virtually impossible for Canadian production to compete with U.S. produced low-CI fuel on the U.S. or Canadian market, resulting in a temporary shutdown of some low-CI fuel facilities, and decreased production in other facilities. The proposed Amendments would be expected to result in a steady demand for domestic production, alleviating pressures for temporary shutdowns or reduced production. This would result in positive employment impacts in low-CI fuel sectors. Young and middle-aged men will be at the greatest advantage to benefit from employment opportunities within these sectors where the facilities are located.[22]

[22] Statistics Canada: Labour force characteristics by industry, annual

producteurs canadiens de canola pourraient particulièrement en bénéficier, car l'huile de canola est une charge d'alimentation importante pour les installations de production de biodiesel, de DRPH et de cotraitement, et une grande partie du biodiesel, du DRPH et du diesel à faible IC cotraité actuellement produite au Canada l'est à partir du canola canadien.

Impacts régionaux

Les effets distributifs ont une dimension régionale parce que la production canadienne de combustibles à faible IC et son approvisionnement en charges d'alimentation sont concentrés géographiquement. Les provinces où est localisée la capacité de production bénéficient des avantages pour les producteurs, soit l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et le Québec, pour la production d'éthanol, la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Québec, pour la production de biodiesel, et la Colombie-Britannique, l'Alberta et Terre-Neuve-et-Labrador, pour la production de DRPH. Les avantages pour les producteurs de charges d'alimentation sont concentrés dans les provinces des Prairies, où le canola est cultivé, ainsi qu'en Ontario et au Québec, où la majeure partie du maïs pour l'éthanol est cultivée. Les provinces qui ont implanté des exigences de contenu national et des incitatifs à la production, soit la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec, sont celles où la production canadienne est concentrée dans le scénario de base, et où les revenus provenant des unités de conformité additionnelles créées par les multiplicateurs s'ajoutent donc aux initiatives provinciales existantes. Les effets sur le prix à la pompe, en revanche, sont supportés par les consommateurs de toutes les provinces et de tous les territoires proportionnellement à leur consommation de carburant.

Analyse comparative entre les sexes plus

Les modifications proposées devraient permettre de stabiliser l'emploi dans le secteur canadien des combustibles à faible IC. Le crédit d'impôt à la production de combustibles propres en vertu de l'article 45Z a rendu pratiquement impossible pour la production canadienne de concurrencer les combustibles à faible IC produits aux États-Unis sur le marché américain ou canadien, ce qui a entraîné la fermeture temporaire de certaines installations de combustible à faible IC et une diminution de la production dans d'autres installations. Les modifications proposées devraient entraîner une demande stable pour la production canadienne, diminuant ainsi les pressions causant les fermetures temporaires ou la réduction de la production. Cela devrait avoir des effets positifs sur l'emploi dans les secteurs des combustibles à faible IC. Les hommes jeunes et d'âge moyen bénéficieront plus des opportunités d'emploi dans les secteurs où les installations sont situées[22].

[22] Statistique Canada : Caractéristiques de la population active selon l'industrie, données annuelles

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Amendments would not impact Canadian small businesses. No mandatory regulated parties are considered small businesses, and no voluntary participants are expected to be small businesses. Furthermore, as enabled under subsection 140(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), primary suppliers that produce or import less than 400 m^3 of liquid fossil fuel per year are not subject to the requirements of the Regulations.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business. The proposal is considered burden "in" under the rule, and no regulatory titles are repealed or introduced. The proposed Amendments would result in an estimated annualized administrative total cost of $21,617 or $153 per business.[23]

Approximately 141 businesses would be expected to bear costs associated with familiarizing responsible staff with the proposed Amendments. It is estimated that each business would require two hours for middle managers, two hours for engineers, and four hours for legal staff to familiarize themselves with the requirements, respectively. For ongoing costs, credit market participants would incur costs associated with providing an explanation when credits are traded below their fair market value. Besides, 141 businesses would spend an average of about five hours per year providing a justification for credits traded below their fair market value, and an average of one hour per year obtaining approvals. Further, these businesses would be expected to require, on average, two hours per year to prepare and submit a request to transfer additional credits. Finally, low-CI fuel producers and importers would incur costs related to demonstrating the origin of feedstocks used. It is estimated that 41 low-CI fuel producers and importers would spend an average of nine hours per year to determine the proportion of the fuel that was derived from North American feedstock, and a further two hours obtaining management approval for that calculation in their credit creation report.

Lentille des petites entreprises

Concernant le secteur des petites entreprises, l'analyse conclut que les modifications proposées n'auraient pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes. Aucune des parties réglementées ni participant volontaire n'est considéré comme une petite entreprise. De plus, en vertu du paragraphe 140(3) de *la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], les fournisseurs principaux qui produisent ou importent moins de 400 m^3 par année de combustibles fossiles liquides ne sont pas assujettis aux exigences du règlement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique puisqu'il y a une augmentation du fardeau administratif pour les entreprises. La proposition est considérée comme un fardeau « intégré » en vertu de la règle, et aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Les modifications proposées entraîneraient un coût administratif total annualisé estimé à 21 617 $ ou 153 $ par entreprise[23].

Environ 141 entreprises devraient assumer les coûts associés à la familiarisation du personnel aux modifications proposées. Il est estimé qu'il faudrait respectivement deux heures pour les cadres intermédiaires, deux heures pour les ingénieurs et quatre heures pour le personnel juridique de chaque entreprise pour se familiariser avec les exigences. Pour les coûts récurrents, les participants au marché des unités de conformité devraient supporter les coûts associés à la fourniture d'explications lorsque les unités de conformité sont cédées à un prix inférieur à leur juste valeur marchande. Les 141 entreprises consacreraient en moyenne environ cinq heures par an à justifier les unités de conformité cédées à un prix inférieur à leur juste valeur marchande, et en moyenne une heure par an à obtenir les approbations. En outre, ces entreprises devraient avoir besoin, en moyenne, de deux heures par an pour préparer et transmettre une demande de cession d'unités de conformité additionnelles. Enfin, les producteurs et importateurs de combustibles à faible IC engageraient des coûts liés à la démonstration de l'origine des charges d'alimentation utilisées. Il est estimé que 41 producteurs et importateurs de combustibles à faible IC consacreraient en moyenne neuf heures par année à déterminer la proportion de combustible produit par des charges d'alimentation nord-américaines, et deux heures supplémentaires à obtenir l'approbation de la direction pour ce calcul dans leur rapport sur la création d'unités de conformité.

[23] As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of 10 years commencing from registration. All values listed in this section are presented in 2012 dollars, discounted to 2012 at a rate of 7%.

[23] Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, l'évaluation des répercussions administratives a été effectuée pendant une période de 10 ans à compter de l'enregistrement. Toutes les valeurs indiquées dans la présente section sont exprimées en dollars de 2012, actualisées à un taux de 7 %.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Amendments are consistent with measures to support domestic low-CI fuel production in British Columbia, Ontario, and Quebec. In February 2025, British Columbia amended its Low Carbon Fuel Standard to require that all renewable fuels used to meet its minimum renewable content requirements be produced domestically, setting a content requirement of 8% Canadian low-CI fuel in diesel, and 5% in gasoline. Ontario finalized amendments to its *Ontario Regulation 663/20 (Cleaner Transportation Fuels: Renewable Content Requirements for Gasoline and Diesel Fuels)* in August 2025 requiring that by 2030, at least 47% of low-CI fuel content in gasoline and 75% in diesel be sourced from Canadian producers. Quebec provided a production tax credit for low-CI fuels produced and consumed in the province on April 1, 2023, which was modified in 2024 to strengthen support for low-carbon intensity fuel facilities in the province.

While the provincial approaches differ in design from the proposed federal credit multiplier, they share a common objective of supporting a stable and viable domestic low-CI fuel sector. The proposed Amendments would complement these provincial measures by providing an additional federal demand signal for Canadian producers at the credit market level, without duplicating or conflicting with existing provincial requirements.

International obligations

Canada is a Party to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) and the Paris Agreement. Under the Paris Agreement, Canada has committed to communicating and maintaining nationally determined contributions (NDCs) and to pursuing domestic measures aimed at achieving its emissions reduction targets. As part of its commitment under the Paris Agreement, Canada has a target of achieving net-zero emissions by 2050.

The proposed Amendments were developed in consideration of Canada's international obligations. As the Regulations are considered a technical regulation, the proposed Amendments are relevant to Canada's commitments under the World Trade Organization Technical Barriers to Trade Agreement, as well as other applicable international trade agreements. Consistent with Canada's obligation under the World Trade Organization Technical Barriers

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées sont complémentaires aux mesures qui visent à soutenir la production canadienne de combustibles à faible IC en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. En février 2025, la Colombie-Britannique a modifié sa norme sur les combustibles à faible teneur en carbone afin d'exiger que tous les combustibles renouvelables utilisés pour satisfaire à ses exigences minimales de contenu renouvelable soient produits au Canada, en fixant une exigence de contenu de combustible canadien à faible IC de 8 % dans le diesel et de 5 % dans l'essence. L'Ontario a finalisé les modifications apportées à son *Règlement de l'Ontario 663/20 (Carburants de transport plus écologiques : exigences de contenu renouvelable pour l'essence et les carburants diesel)* en août 2025, exigeant que d'ici 2030, au moins 47 % des combustibles à faible IC contenu dans l'essence et 75 % dans le diesel proviennent de producteurs canadiens. Le 1er avril 2023, le Québec a instauré un crédit d'impôt à la production pour les combustibles à faible IC produits et consommés dans la province. La mesure a été modifiée en 2024 pour renforcer le soutien aux installations de combustibles à faible IC dans la province.

Bien que les approches provinciales diffèrent par leur conception de la proposition de multiplicateurs d'unités de conformité du gouvernement fédéral, elles partagent un objectif commun de soutenir un secteur canadien des combustibles à faible IC stable et viable. Les modifications proposées viendraient bonifier ces mesures provinciales en fournissant un signal aux producteurs canadiens pour une demande additionnelle sur le marché des unités de conformité issue de la politique fédérale, sans toutefois dupliquer ni entrer en conflit avec les exigences provinciales existantes.

Obligations internationales

Le Canada a adhéré à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et à l'Accord de Paris. En vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à communiquer et à maintenir ses contributions déterminées au niveau national (CDN) et à mettre en œuvre des mesures nationales visant à atteindre ses objectifs de réduction des émissions. Dans le cadre de son engagement en vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est fixé comme objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Les modifications proposées ont été élaborées en tenant compte des obligations internationales du Canada. Comme le règlement est considéré comme un règlement technique, les modifications proposées sont pertinentes au regard des engagements du Canada en vertu de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce de l'Organisation mondiale du commerce, ainsi que d'autres accords commerciaux internationaux applicables.

to Trade Agreement, notice was provided of the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, for a comment period of 75 days.

Conformément à l'obligation du Canada en vertu de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce de l'Organisation mondiale du commerce, un avis de publication des modifications proposées a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de commentaires de 75 jours.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment* (SEEA Directive), a comprehensive strategic environmental and economic assessment (SEEA) has been conducted. The strategic environmental analysis undertaken for the proposed Amendments would likely have an effect on the environment, as they are expected to result in forgone GHG emission reductions (see "Cost-benefit statement" section above). Although the proposed Amendments would result in some forgone GHG emission reductions, by supporting the domestic low-CI fuel sector in Canada and thereby strengthening the long-term resilience of the Regulations' credit market, the Amendments would ensure that the Regulations continue to deliver significant GHG emission reductions. The Regulations' primary objective of reducing GHG emissions and supporting the transition to a low-carbon economy aligns with the 2022 to 2026 Federal Sustainable Development Strategy, specifically Goal 13: Take action on climate change and its impacts.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique* (Directive sur l'EEES), une évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) exhaustive a été réalisée. L'évaluation environnementale stratégique réalisée pour les modifications proposées aurait probablement un effet sur l'environnement. En effet, les modifications proposées devraient entraîner des réductions des émissions de GES non réalisées (voir la section « Énoncé des coûts et avantages » ci-dessus). Bien que les modifications proposées entraîneraient une certaine perte de réductions des émissions de GES, en soutenant le secteur canadien des combustibles à faible IC et en renforçant ainsi la résilience à long terme du marché des unités de conformité du règlement, les modifications permettraient d'assurer que le règlement continue de permettre de réduire considérablement les émissions de GES. L'objectif principal du règlement, qui consiste à réduire les émissions de GES et à assurer une transition vers une économie à faibles émissions de carbone, s'aligne sur la Stratégie fédérale de développement durable de 2022 à 2026, en particulier l'objectif 13, qui est de prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts.

In accordance with guidance under the SEEA Directive, this proposal's SEEA did not include a strategic economic analysis due to the nature and scope of the proposal.

Conformément aux orientations de la Directive sur l'EEES, l'EEES de la présente proposition n'incluait pas d'analyse économique stratégique en raison de la nature et de la portée de la proposition.

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. The Implementation framework for the right to a healthy environment (the Framework) sets out considerations to protect this right and uphold the principles described in the Framework.

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 forgone GHG emission reductions relative to the current approach, they are intended to support the long-term viability of Canada's domestic low-CI fuel sector. By strengthening domestic production capacity and supporting a diverse supply of compliance options, the proposed Amendments are

Droit à un environnement sain

Dans 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. Le Cadre de mise en œuvre du droit à un environnement sain (le Cadre) définit les considérations relatives à la protection de ce droit et au respect des principes décrits dans le Cadre.

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 qu'il soit estimé que les modifications proposées entraîneraient des réductions des émissions de GES non réalisées comparativement à l'approche actuelle, elles visent à soutenir la viabilité à long terme du secteur canadien des combustibles à faible IC. En renforçant la capacité de production canadienne et en soutenant une offre diversifiée d'options de

expected to enhance the resilience of the Regulations' credit market and support the continued achievement of GHG emission reductions.

Without intervention, increasing reliance on imported low-CI fuels for compliance could increase the Canadian market's exposure to external supply disruptions and changing market conditions. Supporting domestic production capacity is expected to reduce these risks and help ensure that the Regulations continue to deliver GHG emission reductions over the long term.

In developing the proposed Amendments, environmental, economic and social factors were considered together (see "Cost-benefit statement" section). Other elements of the Framework were also considered, including consultations conducted on the proposed Amendments (see "Consultations" section) and the gender-based analysis plus assessment, which identified that employment benefits may disproportionately favour young and middle-aged men in regions where production facilities are located (see "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 would communicate information regarding the Amendments through stakeholder information sessions, written guidance materials, and direct outreach to known primary suppliers, credit creators, and industry associations representing participants under the Regulations. These activities would support awareness of the Amendments and facilitate implementation within the existing regulatory framework.

The existing Regulations' credit and tracking system would continue to be used for registration, reporting, credit creation, credit trading, and compliance demonstration. No significant changes to the system or to existing administrative processes are anticipated.

Compliance promotion activities for the Amendments would be integrated into the Department's existing compliance promotion program for the Regulations. This would include maintaining information on the Department's

conformité, les modifications proposées devraient améliorer la résilience du marché des unités de conformité du règlement et soutenir les réductions des émissions de GES de manière continue.

Sans intervention, la dépendance accrue à l'égard des combustibles à faible IC importés pour assurer la conformité pourrait accroître l'exposition du marché canadien aux perturbations de l'approvisionnement provenant de l'extérieur du Canada et à l'évolution des conditions du marché. Soutenir la capacité de production au Canada devrait réduire ces risques et contribuer à assurer que le règlement continue de contribuer à la réduction des émissions de GES à long terme.

Lors de l'élaboration des modifications proposées, les facteurs environnementaux, économiques et sociaux ont été tous pris en compte (voir la section « Énoncé des coûts et avantages »). D'autres éléments du cadre ont également été pris en compte, notamment les consultations menées sur les modifications proposées (voir la section « Consultation ») et l'évaluation de l'analyse comparative entre les sexes plus qui a révélé que les avantages en matière d'emploi peuvent favoriser les hommes jeunes et d'âge moyen de manière disproportionnée dans les régions où se trouvent des installations de production (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 communiquerait les informations concernant les modifications au moyen de séances d'information à l'intention des intervenants, de documents d'orientation écrits et de communications directes avec les fournisseurs principaux connus, les créateurs d'unités de conformité et les associations industrielles représentant les participants au règlement. Ces activités permettraient de mieux informer sur les modifications et d'en faciliter la mise en œuvre dans le cadre réglementaire existant.

Le système actuel de création et de suivi des crédits du règlement continuerait d'être utilisé pour l'enregistrement, la production de rapports, la création d'unités de conformité, l'échange d'unités de conformité et la démonstration de la conformité. Aucun changement important n'est prévu au système ou aux processus administratifs existants.

Les activités de promotion de la conformité pour les modifications seraient intégrées au programme actuel de promotion de la conformité du Ministère pour le règlement. Il s'agirait notamment de tenir à jour l'information sur le

website, responding to stakeholder inquiries, delivering information and compliance promotion sessions, and providing guidance materials, as required.

The *Cabinet Directive on Regulation* requires federal departments and agencies to take a life-cycle approach to regulation, including the ongoing review of existing regulations. The Department will continue to monitor the performance of the Regulations and assess whether the Regulations and associated amendments remain effective in achieving their intended objectives. A formal review that will consider performance data, stakeholder feedback, evolving market conditions, and the continued effectiveness of compliance pathways and credit market mechanisms is planned to be undertaken. This review would inform future regulatory amendments as appropriate.

Compliance and enforcement

Compliance with the Regulations is promoted through activities that may include the development and distribution of guidance materials, responses to inquiries from stakeholders, and outreach activities. The proposed Amendments would be administered through the existing Regulations' credit and tracking system. Departmental officials would continue to verify information submitted under the Regulations and monitor compliance using existing administrative processes.

As the Amendments are made under CEPA, implementation and enforcement will be undertaken by the Department in accordance with the compliance and enforcement policy for CEPA.[24] Enforcement officers will apply this policy when verifying compliance with the regulatory requirements.

Service standards

The proposed Amendments do not introduce new or increased fees, and existing service standards associated with registration, reporting, and credit-related processes under the Regulations would continue to apply.

site Web du Ministère, de répondre aux demandes de renseignements des intervenants, d'offrir des séances d'information et de promotion de la conformité et de fournir des documents d'orientation, au besoin.

La *Directive du Cabinet sur la réglementation* exige que les ministères et organismes fédéraux adoptent une approche axée sur le cycle de vie de la réglementation, y compris l'examen continu des règlements existants. Le Ministère continuera de surveiller l'application du règlement et d'évaluer si celui-ci et les modifications connexes demeurent efficaces pour atteindre les objectifs visés. Un examen formel sur les données de performance, les commentaires des intervenants, l'évolution des conditions de marché et l'efficacité continue des procédures de conformité et des mécanismes du marché des unités de conformité est prévu. Cet examen permettra d'orienter les futures modifications réglementaires, le cas échéant.

Conformité et application

La promotion de la conformité au règlement se fait par des activités pouvant inclure l'élaboration et la diffusion de documents d'orientation, les réponses aux demandes de renseignements des intervenants et des activités de sensibilisation. Les modifications proposées seraient administrées par l'entremise du système de création et de suivi des crédits du règlement qui est actuellement utilisé. Les fonctionnaires du Ministère continueraient de vérifier les renseignements transmis en vertu du règlement et de surveiller l'application du règlement au moyen des processus administratifs actuels.

Au fur et à mesure que les modifications seront apportées en vertu de la LCPE, la mise en œuvre et l'application seront entreprises par le Ministère conformément à la politique d'observation et d'application de la LCPE[24]. Les agents d'application de la loi appliqueront cette politique lorsqu'ils vérifieront la conformité aux exigences réglementaires.

Normes de service

Les modifications proposées n'introduisent pas de nouveaux frais ni d'augmentation des frais existants, et les normes de service existantes associées aux processus d'enregistrement, de déclaration et aux processus liés aux unités de conformité en vertu du règlement continueraient de s'appliquer.

[24] Canadian Environmental Protection Act: compliance and enforcement policy

[24] Loi canadienne sur la protection de l'environnement : politique d'observation et d'application

Contacts

Lisa Ryan
Acting Executive Director
Low Carbon Fuels Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: cfsncp@ec.gc.ca

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

Personnes-ressources

Lisa Ryan
Directrice exécutive par intérim
Division des carburants à faible teneur en carbone
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : cfsncp@ec.gc.ca

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

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 Clean Fuel Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations* under sections 140[c] and 326[d] of that Act and under subsection 5(1) of the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act* [e].

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 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 Lisa Ryan, Acting Executive Director, Low Carbon Fuels Division, Carbon Markets Bureau, Department of the Environment, 351 St. Joseph Boulevard , Gatineau, Quebec, K1A 0H3 (email: cfsncp@ec.gc.ca).

[a] S.C. 2023, c. 12, s. 55
[b] S.C. 1999, c. 33
[c] S.C. 2008, c. 31, s. 2
[d] S.C. 2023, c. 26, s. 620
[e] S.C. 2009, c. 14, s. 126
[f] S.C. 2023, c. 12, s. 56

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 des articles 140[c] et 326[d] de cette loi et du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement* [e], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les combustibles propres et le règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*, 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 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 Lisa Ryan, directrice exécutive par intérim, Division des combustibles à faible teneur en carbone, Bureau des marchés du carbone, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : cfsncp@ec.gc.ca).

[a] L.C. 2023, ch. 12, art. 55
[b] L.C. 1999, ch. 33
[c] L.C. 2008, ch. 31, art. 2
[d] L.C. 2023, ch. 26, art. 620
[e] L.C. 2009, ch. 14, art. 126
[f] L.C. 2023, ch. 12, art. 56

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 subsection 313(1)[g] of that Act. The request for confidentiality must be submitted with reasons as required by subsection 313(2)[h] of the Act.

Ottawa, October 23, 2026

Janna Rinaldi
Assistant Clerk of the Privy Council

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 23 octobre 2026

La greffière adjointe du Conseil privé
Janna Rinaldi

Regulations Amending the Clean Fuel Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Clean Fuel Regulations

1 (1) The definition *ISO Standard 14064-3:2019* in subsection 1(1) of the *Clean Fuel Regulations*[1] is repealed.

(2) The definitions *charging-site host* and *misstatement* in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

charging-site host means a person who owns or leases a charging station, other than a charging station that is intended primarily for use by the occupants of a private dwelling-place that was installed at the expense of an occupant of that dwelling-place. (*hôte d'une station de recharge*)

misstatement means an error, omission or misreporting, as defined in Methods for Verification and Certification, in an application or report referred to in these Regulations. (*déclaration erronée*)

[g] S.C. 2023, c. 12, s. 50(1)
[h] S.C. 2023, c. 12, s. 50(2)
[1] SOR/2022-140

Règlement modifiant le Règlement sur les combustibles propres et le règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

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

Règlement sur les combustibles propres

1 (1) La définition de *norme ISO 14064-3:2019*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les combustibles propres*[1], est abrogée.

(2) Les définitions de *déclaration erronée* et *hôte d'une station de recharge*, au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

déclaration erronée Erreur, omission ou inexactitude, au sens des Méthodes de vérification et de certification, figurant dans une demande ou un rapport prévu par le présent règlement. (*misstatement*)

hôte d'une station de recharge Propriétaire ou locataire d'une borne de recharge, autre que la borne de recharge destinée principalement à l'usage des occupants d'un logement privé et installée aux frais d'un occupant de ce logement. (*charging-site host*)

[g] L.C. 2023, ch. 12, par. 50(1)
[h] L.C. 2023, ch. 12, par. 50(2)
[1] DORS/2022-140

(3) The definition *compliance-credit transfer system* in subsection 1(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

compliance-credit transfer system means the system administered by the Minister for the transfer of compliance credits in accordance with sections 105 to 112. (*mécanisme de cession des unités de conformité*)

(4) The portion of paragraph (b) of the definition *gasoline* in subsection 1(1) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(b) is suitable for use in a spark-ignition engine and has the following characteristics:

(i) a vapour pressure of no less than 35 kPa,

(5) Subparagraphs (b)(iii) and (iv) of the definition *gasoline* in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

(iii) a distillation temperature of no less than 35°C and no more than 70°C at which 10% of the fuel has evaporated, and

(iv) a distillation temperature of no less than 60°C and no more than 120°C at which 50% of the fuel has evaporated. (***essence***)

(6) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphanumeric order:

ISO Standard 14064-3 means the International Standard ISO 14064-3, entitled *Greenhouse gases — Part 3: Specification with guidance for the verification and validation of greenhouse gas statement*s, published by the International Organization for Standardization. (*norme ISO 14064-3*)

2 Subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

Incorporation by reference

2 (1) A standard or method that is incorporated by reference in these Regulations is incorporated as amended from time to time.

3 (1) The marginal note to subsection 14(3) of the Regulations is replaced by "December 15 — other credits".

(3) La définition de *compliance-credit transfer system*, au paragraphe 1(1) de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

compliance-credit transfer system means the system administered by the Minister for the transfer of compliance credits in accordance with sections 105 to 112. (*mécanisme de cession des unités de conformité*)

(4) Le passage de l'alinéa b) de la définition de *essence* précédant le sous-alinéa (ii), au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) convient au fonctionnement d'un moteur à allumage par bougies et présente les caractéristiques suivantes :

(i) une tension de vapeur d'au moins 35 kPa,

(5) Les sous-alinéas b)(iii) et (iv) de la définition de *essence*, au paragraphe 1(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(iii) une température de distillation d'au moins 35 °C et d'au plus 70 °C, à laquelle 10 % du combustible s'est évaporé,

(iv) une température de distillation d'au moins 60 °C et d'au plus 120 °C, à laquelle 50 % du combustible s'est évaporé. (***gasoline***)

(6) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphanumérique, de ce qui suit :

norme ISO 14064-3 La norme internationale ISO 14064-3, intitulée *Gaz à effet de serre — Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la vérification et la validation des déclarations des gaz à effet de serre*, publiée par l'Organisation internationale de normalisation. (*ISO Standard 14064-3*)

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

Incorporation par renvoi

2 (1) Dans le présent règlement, toute mention d'une norme ou d'une méthode incorporées par renvoi constitue un renvoi à la norme ou à la méthode avec ses modifications successives.

3 (1) La note marginale relative au paragraphe 14(3) du même règlement est remplacée par « 15 décembre — autres unités de conformité ».

(2) Subsection 14(4) of the Regulations is replaced by the following:

Conditions for use — compliance credits created from contributions

(3.1) However, the primary supplier must not use compliance credits that they created by contributing to a registered emission-reduction funding program in accordance with paragraph 118(1)(b) unless the Minister has sent a notice in accordance with subsection 111(2) for that compliance period or the primary supplier has acquired by transfer through the compliance-credit clearance mechanism the number of compliance credits determined in accordance with paragraph 112(5)(b) for that compliance period.

Compliance — December 15

(4) Subject to sections 16 to 18, the primary supplier must, no later than the December 15 that follows the end of a compliance period, satisfy the total reduction requirement and comply with the volumetric requirements set out in subsections 6(1) and 7(1) for that compliance period.

4 (1) Subsection 15(1) of the Regulations is replaced by the following:

Limit on credit use – funding program

15 (1) The primary supplier must ensure that the total number of compliance credits created under subsection 19(2) that are used in accordance with subsection 13(3) or 14(3), paragraph 18(1)(a) or subsection 18(3) during the calendar year that follows the end of a compliance period does not exceed 15% of the primary supplier's total reduction requirement.

(2) Subsection 15(3) of the Regulations is replaced by the following:

Use of credits — imported gaseous fuels

(2.1) The primary supplier must ensure that the total number of the following compliance credits that are used in accordance with subsection 13(4) or paragraph 18(1)(b) during the calendar year that follows the end of a compliance period does not exceed 5% of the primary supplier's total reduction requirement:

(a) those compliance credits created under paragraph 20(a) by carrying out a project that is recognized under subsection 39(1) or 40(3), and

(b) those compliance credits created under paragraph 20(b).

Limit — generic quantification method

(3) The primary supplier must ensure that the total number of compliance credits created under paragraph 19(1)(a)

(2) Le paragraphe 14(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Conditions d'utilisation — unités de conformité créées par contribution

(3.1) Toutefois, le fournisseur principal ne peut utiliser les unités de conformité qu'il a créées en contribuant à un programme enregistré de financement des réductions des émissions conformément à l'alinéa 118(1)b) que si le ministre lui a transmis un avis conformément au paragraphe 111(2) pour la période de conformité ou si le fournisseur principal a acquis pour cette période de conformité, par cession sur le marché de compensation des unités de conformité, le nombre d'unités de conformité déterminé conformément à l'alinéa 112(5)b).

Conformité au 15 décembre

(4) Sous réserve des articles 16 à 18, le fournisseur principal satisfait, au plus tard le 15 décembre suivant la fin de la période de conformité, à l'exigence de réduction totale et se conforme aux exigences volumétriques prévues aux paragraphes 6(1) et 7(1) pour cette période de conformité.

4 (1) Le paragraphe 15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Limite d'utilisation des unités — programme de financement

15 (1) Le fournisseur principal veille à ce que le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(2) qui sont utilisées conformément aux paragraphes 13(3) ou 14(3), à l'alinéa 18(1)a) ou au paragraphe 18(3) au cours de l'année civile suivant la fin de la période de conformité ne dépasse pas 15 % de l'exigence de réduction totale qui s'applique à lui.

(2) Le paragraphe 15(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Utilisation des unités — combustibles gazeux importés

(2.1) Le fournisseur principal veille à ce que le nombre total des unités de conformité ci-après qui sont utilisées conformément au paragraphe 13(4) ou à l'alinéa 18(1)b) au cours de l'année civile suivant la fin de la période de conformité ne dépasse pas 5 % de l'exigence de réduction totale qui s'applique à lui :

a) les unités de conformité créées au titre de l'alinéa 20a) par la réalisation d'un projet reconnu conformément aux paragraphes 39(1) ou 40(3);

b) les unités de conformité créées au titre de l'alinéa 20b).

Limite — méthode de quantification générique

(3) Le fournisseur principal veille à ce que le nombre total d'unités de conformité qui sont créées au titre des

or (3)(a) in respect of a project for which a generic emission-reduction quantification method is applicable — that are used in accordance with subsection 13(4) or paragraphs 18(1)(b) or (c) during the calendar year that follows the end of a compliance period — does not exceed 10% of the primary supplier's total reduction requirement.

5 Paragraph 18(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) subject to subsections 15(2) and (2.1), any compliance credits in their account opened under paragraph 28(b); and

6 (1) Paragraph 19(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the registered creator, or a person with whom they have entered into an agreement under section 21, lowers the carbon intensity of a fuel in the liquid class by carrying out, in respect of that fuel, a CO_2e-emission-reduction project that is described in section 30 and that is recognized under

(i) subsection 35(1), 36(1) or 37(3), in the case of a project carried out in Canada, or

(ii) subsection 39(1) or 40(3), in any other case;

(2) Section 19 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Related compliance credits

(3) A registered creator who creates any of the following compliance credits may also create related compliance credits in respect of the liquid class:

(a) a compliance credit that is created under subparagraph (1)(a)(i) by producing co-processed low-carbon-intensity fuel;

(b) a compliance credit that is created under paragraph (1)(c); or

(c) a compliance credit that is created under any of the following provisions by displacing the use of a quantity of fuel in the liquid class with the use of a quantity of low-carbon intensity fuel produced in Canada:

(i) subparagraph (1)(d)(ii),

(ii) subparagraph (1)(d)(iii), or

(iii) subparagraph (1)(d)(v).

alinéas 19(1)a) ou (3)a) pour un projet à l'égard duquel une méthode de quantification générique des réductions des émissions est applicable et qui sont utilisées conformément au paragraphe 13(4) ou aux alinéas 18(1)b) ou c) au cours de l'année civile suivant la fin de la période de conformité ne dépasse pas 10 % de l'exigence de réduction totale qui s'applique à lui.

5 L'alinéa 18(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve des paragraphes 15(2) et (2.1), toute unité de conformité inscrite à son compte ouvert au titre de l'alinéa 28b);

6 (1) L'alinéa 19(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le créateur enregistré ou la personne avec laquelle il a conclu un accord de création au titre de l'article 21 diminue l'intensité en carbone d'un combustible de la catégorie des combustibles liquides en réalisant à l'égard de ce combustible un projet de réduction des émissions de CO_2e prévu à l'article 30 qui est reconnu conformément :

(i) aux paragraphes 35(1), 36(1) ou 37(3), dans le cas d'un projet réalisé au Canada,

(ii) aux paragraphes 39(1) ou 40(3), dans tout autre cas;

(2) L'article 19 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Unités de conformité connexes

(3) Le créateur enregistré peut également créer des unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides qui sont connexes, selon le cas :

a) aux unités de conformités qu'il crée au titre du sous-alinéa (1)a)(i) par la production de combustibles cotraités à faible intensité en carbone;

b) aux unités de conformités qu'il crée au titre de l'alinéa (1)c);

c) aux unités de conformités qu'il crée au titre de l'une des dispositions ci-après en remplaçant l'utilisation d'une quantité de combustible de la catégorie des combustibles liquides par l'utilisation d'une quantité de combustible à faible intensité en carbone produit au Canada :

(i) le sous-alinéa (1)d)(ii),

(ii) le sous-alinéa (1)d)(iii),

(iii) le sous-alinéa (1)d)(v).

Number of related compliance credits

(4) The number of compliance credits that may be created under subsection (3) is determined by the formula

$$P \times N \times F_r$$

where

P is

(a) 1, in the case of low-carbon intensity fuel that is produced in Newfoundland and Labrador,

(b) 1, in the case of low-carbon intensity fuel that has been used to create compliance credits under subparagraph (1)(d)(ii), (1)(d)(iii), or (1)(d)(v); and

(c) in any other case, the quotient of the quantity of the low-carbon intensity fuel used to create compliance credits under subsection (1) referred to in paragraph (3)(a) or (b) that is derived from North American feedstock divided by the total quantity of that fuel;

N is the number of compliance credits created under subsection (1) and referred to in any of paragraphs (3)(a) to (c); and

F_r is

(a) in the case of a co-processed low-carbon-intensity fuel, the factor set out in column 2 of Table 1 to Schedule 3.1 for the fuel, and

(b) in the case of any low-carbon intensity fuel, that is not co-processed, the factor set out in column 2 of Table 2 to Schedule 3.1 for the low-carbon intensity fuel.

North American feedstock

(5) For the purpose of subsection (4), a feedstock is North American if

(a) in the case of a processed feedstock, it is produced in Canada, the United States or Mexico from materials that are harvested, produced, extracted or collected in those countries;

(b) in any other case, it is harvested, produced, extracted or collected in Canada, the United States or Mexico.

Non-application

(6) Subsections (3) and (4) do not apply in respect of a compliance credit that was created during any compliance period that ends before January 1, 2026.

Nombre d'unités de conformité connexes

(4) Le nombre d'unités de conformité qui peuvent être créées au titre du paragraphe (3) est déterminé selon la formule suivante :

$$P \times N \times F_c$$

où :

P représente :

a) dans le cas où le combustible à faible intensité en carbone a été produit à Terre-Neuve-et-Labrador, 1,

b) dans le cas où le combustible à faible intensité en carbone a été utilisé pour créer des unités de conformité au titre de l'un des sous-alinéas (1)d)(ii), (iii) et (v), 1,

c) dans tout autre cas, le quotient obtenu par la division de la quantité de combustible à faible intensité en carbone utilisé pour créer des unités de conformité au titre du paragraphe (1) qui sont visées aux alinéas (3)a) ou b), issue d'une charge d'alimentation nord-américaine, par la quantité totale de ce combustible;

N le nombre d'unités de conformité créées au titre du paragraphe (1) et visées à l'un des alinéas (3)a) à c);

F_c

a) le facteur prévu à la colonne 2 du tableau 1 de l'annexe 3.1 pour le combustible en cause, dans le cas des combustibles cotraités à faible intensité en carbone,

b) le facteur prévu à la colonne 2 du tableau 2 de l'annexe 3.1 pour le combustible en cause, dans le cas de tout combustible à faible intensité en carbone qui n'est pas cotraité.

Charge d'alimentation nord-américaine

(5) Pour l'application du paragraphe (4), une charge d'alimentation est nord-américaine si les conditions suivantes sont remplies :

a) dans le cas d'une charge d'alimentation traitée, elle a été produite au Canada, aux États-Unis ou au Mexique à partir d'une matière récoltée, produite, extraite ou collectée dans l'un de ces pays;

b) dans tout autre cas, elle a été récoltée, produite, extraite ou collectée au Canada, aux États-Unis ou au Mexique.

Non-application

(6) Les paragraphes (3) et (4) ne s'appliquent pas aux unités de conformité créées au cours des périodes de conformité qui se terminent avant le 1er janvier 2026.

7 (1) Subsection 23(1) of the Regulations is replaced by the following:

Creation of provisional compliance credits

23 (1) Any compliance credit created under subsection 19(1) or (3) or section 20 is considered to be a provisional compliance credit at the time that it is created.

(2) Subsection 23(3) of the Regulations is replaced by the following:

Single use for creation of provisional compliance credits

(3) A quantity of a fuel, or a quantity of an energy source, that has been used by a person to create provisional compliance credits under subsection 19(3), 94(1), 95(1), 96(1), 98(1), 99(1), 100(1), 101(1), 102(1) or 104(1) must not be used by another person to create compliance credits under the same subsection, and any quantity that is used more than once under the same subsection is deemed not to create any provisional compliance credits.

8 Paragraph 24(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) paragraph 28(a), in the case of a compliance credit created under subsection 19(1) or (3); and

9 Paragraph 31(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) establish a period of 10 years, beginning on the later of the day on which the Minister recognizes a project to which it is applicable and any preferred day referred to in paragraph 34(2)(b), at the end of which the carrying out of the project ceases to create provisional compliance credits; and

10 Paragraph 32(2)(d) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(d) establish a period of no less than 10 years, beginning on the later of the day on which the Minister recognizes the project and any preferred day referred to in paragraph 34(2)(b), at the end of which the carrying out of the project ceases to create provisional compliance credits;

11 The description of Q_{fuel} in subsection 45(1) of the Regulations is replaced by the following:

Q_{fuel} is the quantity of the low-carbon-intensity fuel that is produced at the facility during the period, expressed in kilograms, in the case of liquefied renewable natural gas or hydrogen, or in cubic metres, in any other case;

7 (1) Le paragraphe 23(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Création d'unités de conformité provisoires

23 (1) Les unités de conformité créées au titre des paragraphes 19(1) ou (3) ou de l'article 20 sont considérées comme des unités de conformité provisoires lors de leur création.

(2) Le paragraphe 23(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Utilisation unique — création d'unités de conformité provisoires

(3) Une quantité de combustible ou de source d'énergie utilisée par une personne pour la création d'unités de conformité provisoires au titre de l'un des paragraphes 19(3), 94(1), 95(1), 96(1), 98(1), 99(1), 100(1), 101(1), 102(1) et 104(1) ne peut être utilisée à nouveau par une autre personne pour la création d'unités de conformité au titre de la même disposition, et la quantité utilisée plus d'une fois au titre d'une même disposition est réputée n'avoir donné lieu à la création d'aucune unité de conformité provisoire.

8 L'alinéa 24(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les unités de conformité créées au titre des paragraphes 19(1) ou (3) sont inscrites au compte ouvert au titre de l'alinéa 28a);

9 L'alinéa 31(2)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) establish a period of 10 years, beginning on the later of the day on which the Minister recognizes a project to which it is applicable and any preferred day referred to in paragraph 34(2)(b), at the end of which the carrying out of the project ceases to create provisional compliance credits; and

10 L'alinéa 32(2)d) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) establish a period of no less than 10 years, beginning on the later of the day on which the Minister recognizes the project and any preferred day referred to in paragraph 34(2)(b), at the end of which the carrying out of the project ceases to create provisional compliance credits;

11 L'élément $Q_{combustible}$ de la formule figurant au paragraphe 45(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

$Q_{combustible}$ représente la quantité du combustible à faible intensité en carbone produit à l'installation pendant la période en cause, exprimée en kilogrammes dans le cas du gaz naturel

renouvelable liquéfié et de l'hydrogène et en mètres cubes dans tout autre cas;

12 The portion of subsection 55(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Period of validity

(3) An exemption granted under subsection (1) ceases to be valid on the earlier of

13 Subsection 63(2) of the Regulations is replaced by the following:

Designation of accreditation body

(2) The Minister may designate an accreditation body as a designated accreditation body referred to in subsection (1) if it is a member of the Global Accreditation Cooperation Incorporated or an equivalent body and meets the requirements set out in ISO/IEC Standard 17011.

14 Paragraphs 70(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) the day on which a certification body, on the basis of a surveillance audit it conducted, is no longer satisfied that the applicable requirements set out in sections 48 to 52 are met,

(b) the day that is the first anniversary of the day on which the most recent surveillance audit was conducted by the certification body,

15 (1) Subsection 75(3) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Use pending approval

(3) However, in the case of an application under subsection 80(1) for the approval of a carbon intensity determined in accordance with paragraph (1)(b) or subsection 76(1), the default carbon intensity referred to in paragraph (1)(a) may be used to create compliance credits during the period beginning on the day on which the application is made and ending on the day on which the carbon intensity is approved under subsection 85(1), even if that period is longer than 12 consecutive months.

(2) Subsection 75(5) of the Regulations is replaced by the following:

36 month validity

(5) The carbon intensity referred to in paragraph (1)(b) ceases to be valid 36 months after the day on which it was approved.

12 Le passage du paragraphe 55(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Période de validité

(3) L'exemption accordée au titre du paragraphe (1) cesse d'être valide à celle des dates ci-après qui est antérieure à l'autre :

13 Le paragraphe 63(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Désignation des organismes d'accréditation

(2) Le ministre peut désigner comme organisme d'accréditation désigné visé au paragraphe (1) tout organisme d'accréditation qui est membre de l'organisme appelé Global Accreditation Cooperation Incorporated ou d'un organisme équivalent et qui satisfait aux exigences de la norme ISO/IEC 17011.

14 Les alinéas 70(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) la date à laquelle l'organisme de certification, sur la base d'un audit de surveillance qu'il effectue, n'est plus convaincu que les exigences applicables prévues aux articles 48 à 52 sont remplies;

b) la date du premier anniversaire de l'audit de surveillance le plus récent effectué par l'organisme de certification;

15 (1) Le paragraphe 75(3) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Use pending approval

(3) However, in the case of an application under subsection 80(1) for the approval of a carbon intensity determined in accordance with paragraph (1)(b) or subsection 76(1), the default carbon intensity referred to in paragraph (1)(a) may be used to create compliance credits during the period beginning on the day on which the application is made and ending on the day on which the carbon intensity is approved under subsection 85(1), even if that period is longer than 12 consecutive months.

(2) Le paragraphe 75(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Validité de trente-six mois

(5) L'intensité en carbone visée à l'alinéa (1)b) cesse d'être valide trente-six mois après la date à laquelle elle a été approuvée.

16 Subsection 76(2) of the Regulations is replaced by the following:

Carbon-intensity contributor

(2) A carbon intensity contributor may elect to determine the carbon intensity of a low-carbon-intensity fuel, or a material input, that is renewable natural gas, biogas, renewable propane or hydrogen in accordance with the option set out in either paragraph (3)(a) or (b), if they have input data, for a period of 24 consecutive months during the period of 30 months that immediately precedes the day on which they make the election, derived from the activities referred to in the definition *carbon intensity* in subsection 1(1) that are carried out over the life-cycle of the fuel or material input, as the case may be.

17 The portion of section 77 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Fuel LCA Model — co-processed low-carbon-intensity fuel

77 A registered creator or foreign supplier must determine the carbon intensity of a co-processed low-carbon-intensity fuel using the Fuel LCA Model in accordance with the applicable emission-reduction quantification method established under subsection 31(1) or 32(1) and either of the following options:

18 (1) Subparagraphs 86(1)(b)(i) to (iii) of the Regulations are replaced by the following:

(i) 2 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is less than 20 gCO_2e/MJ,

(ii) 10%, if the absolute value of the approved carbon intensity is between 20 and 100 gCO_2e/MJ, and

(iii) 10 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is greater than 100 gCO2e/MJ; and

(2) Paragraphs 86(6)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) 2 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is less than 20 gCO_2e/MJ;

(b) 10%, if the absolute value of the approved carbon intensity is between 20 and 100 gCO_2e/MJ; and

(c) 10 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is greater than 100 gCO_2e/MJ.

(3) Paragraphs 86(7)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) 2 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is less than 20 gCO_2e/MJ;

16 Le paragraphe 76(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Contributeur à l'intensité en carbone

(2) Le contributeur à l'intensité en carbone peut choisir de déterminer, conformément à l'une des options prévues aux alinéas (3)a) et b), l'intensité en carbone d'un combustible à faible intensité en carbone — ou d'un apport matériel — qui est du gaz naturel renouvelable, du biogaz, du propane renouvelable ou de l'hydrogène, s'il possède des données d'entrée provenant des activités mentionnées à la définition de *intensité en carbone* au paragraphe 1(1) qui ont été menées au cours du cycle de vie du combustible ou de l'apport matériel, selon le cas, pour une période de vingt-quatre mois consécutifs au cours des trente mois précédant la date à laquelle il fait ce choix.

17 Le passage de l'article 77 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Combustibles cotraités à faible intensité en carbone

77 Le créateur enregistré ou le fournisseur étranger détermine l'intensité en carbone du combustible cotraité à faible intensité en carbone au moyen du modèle ACV des combustibles conformément à la méthode de quantification des réductions des émissions applicable, établie au titre des paragraphes 31(1) ou 32(1), et à l'une des options suivantes :

18 (1) Les sous-alinéas 86(1)b)(i) à (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) 2 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est inférieure à 20 gCO_2e/MJ,

(ii) 10 %, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est comprise entre 20 et 100 gCO2e/MJ,

(iii) 10 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est supérieure à 100 gCO2e/MJ;

(2) Les alinéas 86(6)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 2 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est inférieure à 20 gCO_2e/MJ;

b) 10 %, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est comprise entre 20 et 100 gCO_2e/MJ;

c) 10 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est supérieure à 100 gCO_2e/MJ.

(3) Les alinéas 86(7)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 2 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est inférieure à 20 gCO_2e/MJ;

(b) 10%, if the absolute value of the approved carbon intensity is between 20 and 100 gCO_2e/MJ; and

(c) 10 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is greater than 100 gCO_2e/MJ.

19 The Regulations are amended by adding the following after section 86:

Request for invalidation

86.1 (1) A registered creator, carbon intensity contributor or foreign supplier may request that the Minister invalidates the carbon intensity for which they applied for approval.

Reasons

(2) The request must provide the reasons the invalidation is being requested.

20 (1) Paragraphs 87(1)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) 2 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is less than 20 gCO_2e/MJ;

(b) 10%, if the absolute value of the approved carbon intensity is between 20 and 100 gCO_2e/MJ; and

(c) 10 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is greater than 100 gCO_2e/MJ.

(2) Paragraphs 87(2)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) 2 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is less than 20 gCO_2e/MJ;

(b) 10%, if the absolute value of the approved carbon intensity is between 20 and 100 gCO_2e/MJ; and

(c) 10 gCO_2e/MJ, if the absolute value of the approved carbon intensity is greater than 100 gCO_2e/MJ.

21 (1) The portion of subsection 88(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Adjustment of compliance credits

88 (1) A registered creator may — in the first annual credit-creation report that they submit under section 120 or first credit-adjustment report that they submit under section 122 after the Minister approves, under subsection 85(1), the carbon intensity of a fuel or energy source determined in accordance with section 76, 78 or 79 — request that compliance credits be created for activities carried out before the day on which the Minister approved the carbon intensity if

b) 10 %, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est comprise entre 20 et 100 gCO_2e/MJ;

c) 10 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est supérieure à 100 gCO_2e/MJ.

19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 86, de ce qui suit :

Demande d'invalidation

86.1 (1) Le créateur enregistré, le contributeur à l'intensité en carbone ou le fournisseur étranger qui a présenté une demande d'approbation relative à l'intensité en carbone peut demander que le ministre invalide cette intensité en carbone.

Motifs

(2) La demande d'invalidation doit être motivée.

20 (1) Les alinéas 87(1)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 2 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est inférieure à 20 gCO_2e/MJ;

b) 10 %, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est comprise entre 20 et 100 gCO_2e/MJ;

c) 10 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est supérieure à 100 gCO_2e/MJ.

(2) Les alinéas 87(2)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 2 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est inférieure à 20 gCO_2e/MJ;

b) 10 %, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est comprise entre 20 et 100 gCO_2e/MJ;

c) 10 gCO_2e/MJ, si la valeur absolue de l'intensité en carbone approuvée est supérieure à 100 gCO_2e/MJ.

21 (1) Le passage du paragraphe 88(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Ajustement des unités de conformité

88 (1) Le créateur enregistré peut, dans le premier rapport annuel sur la création d'unités de conformité qu'il transmet au ministre au titre de l'article 120 ou dans le premier rapport d'ajustement des unités de conformité qu'il transmet au ministre au titre de l'article 122 après l'approbation par le ministre, au titre du paragraphe 85(1), de l'intensité en carbone du combustible ou de la source d'énergie déterminée conformément aux articles 76, 78 ou 79, demander la création d'unités de conformité à l'égard des activités menées avant la date de l'approbation, si les conditions suivantes sont remplies :

(2) Subsection 88(2) of the Regulations is replaced by the following:

Adjustment period

(1.1) The request must be for the creation of compliance credits for activities that are carried out during

(a) the portion of the compliance period that begins on the first day of the compliance period and ends on the day on which the Minister approves the carbon intensity; and

(b) the three compliance periods that precede the compliance period during which the Minister approves the carbon intensity.

Number of adjusted compliance credits

(2) The number of compliance credits that may be created as a result of a request under subsection (1) with respect to activities that are carried out during the portion of the compliance period referred to in paragraph (1.1)(a) and during each of the compliance periods referred to in paragraph (1.1)(b) is equal to the difference between

(a) the maximum number of compliance credits that would be created for those activities, calculated using the information contained in the report that they submit under section 120 or 121 in respect of that portion of the compliance period or in respect of those compliance periods and using the approved carbon intensity referred to in subsection (1) less any additional value referred to in subsection 80(2), and

(b) the total number of compliance credits that were created by the registered creator for those activities, calculated using the carbon intensity that was determined in accordance with section 75 or that was temporarily approved under subsection 91(4), as the case may be.

22 Section 89 of the Regulations is replaced by the following:

Adjustment — actual carbon intensity

89 If the carbon intensity that was determined for a fuel in accordance with section 76 and approved under subsection 85(1) is not equal to the actual carbon intensity of the fuel that is reported in the carbon-intensity-pathway report submitted under subsection 123(1) for the compliance period, the registered creator must request in the credit-adjustment report that they submit under subsection 122(1) that any compliance credits that were created under paragraph 19(1)(b) or (c) or 20(b) or (c) for the compliance period using the approved carbon intensity be adjusted based on that actual carbon intensity.

(2) Le paragraphe 88(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Période d'ajustement

(1.1) La création d'unités de conformité ne peut être demandée qu'à l'égard des activités menées pendant les périodes suivantes :

a) la portion de la période de conformité commençant le premier jour de cette période et se terminant à la date à laquelle le ministre approuve l'intensité en carbone;

b) les trois périodes de conformité précédant celle au cours de laquelle le ministre approuve l'intensité en carbone.

Nombre d'unités de conformité ajustées

(2) Le nombre d'unités de conformité qui peuvent être créées au titre du paragraphe (1) à l'égard des activités menées pendant la portion de la période de conformité visée à l'alinéa (1.1)a) et pendant chaque période de conformité visée à l'alinéa (1.1)b) est égal à la différence entre :

a) d'une part, le nombre maximal d'unités de conformité qui seraient créées à l'égard de ces activités, calculé en fonction des renseignements contenus dans le rapport transmis au titre des articles 120 ou 121 pour cette portion de période de conformité ou ces périodes de conformité et de l'intensité en carbone approuvée visée au paragraphe (1), de laquelle est déduite toute valeur supplémentaire visée au paragraphe 80(2);

b) d'autre part, le nombre total d'unités de conformité créées par le créateur enregistré à l'égard de ces activités, calculé en fonction de l'intensité en carbone déterminée conformément à l'article 75 ou temporairement approuvée au titre du paragraphe 91(4), selon le cas.

22 L'article 89 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Ajustement selon l'intensité en carbone réelle

89 Si l'intensité en carbone d'un combustible déterminée conformément à l'article 76 et approuvée au titre du paragraphe 85(1) n'est pas égale à l'intensité en carbone réelle précisée dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis pour la période de conformité au titre du paragraphe 123(1), le créateur enregistré demande, dans le rapport d'ajustement des unités de conformité qu'il transmet au titre du paragraphe 122(1), que les unités de conformité créées en vertu des alinéas 19(1)b) ou c) ou 20b) ou c) pour cette période de conformité au moyen de l'intensité en carbone approuvée soient ajustées selon l'intensité en carbone réelle.

23 Subsection 90(2) of the Regulations is replaced by the following:

Number of adjusted compliance credits

(2) The number of compliance credits that may be created under subsection (1) with respect to a compliance period or portion of a compliance period that is part of the period referred to in that subsection is equal to the difference between

(a) the maximum number of compliance credits that would be created by the registered creator for the compliance period or portion of a compliance period, calculated using the information contained in the report that they submit under section 120 or 121 for the compliance periods included in that period and the carbon intensity that was determined in accordance with any of sections 76 to 79, as the case may be, and

(b) the total number of compliance credits that were created by the registered creator for the compliance period or portion of a compliance period, calculated using the carbon intensity that they used to create compliance credits before July 1, 2024.

24 (1) Subparagraph 106(2)(e)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) the price that has been or will be paid to the transferor by the transferee for each compliance credit,

(iv.1) if the transfer request indicates that the price is zero or less than the fair market value

(A) a detailed explanation of why the price is zero or below fair market value, and

(B) in a case in which the transferee purchased the low-carbon intensity fuel that was used to create the compliance credits, the total price they paid or will pay for the fuel and the quantity of the fuel they purchased, and

(2) Section 106 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Record — price

(2.1) If a participant indicates in the transfer request that the price that was or will be paid by the transferee for each compliance credit is greater than zero dollars, a participant must, after that price is paid, retain records that demonstrate that the price was in fact paid by the transferee to the transferor.

23 Le paragraphe 90(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Nombre d'unités de conformité ajustées

(2) Le nombre d'unités de conformité qui peuvent être créées au titre du paragraphe (1) pour chaque période de conformité ou portion de période de conformité comprises dans la période visée à ce paragraphe correspond à la différence entre :

a) d'une part, le nombre maximal d'unités de conformité qui seraient créées par le créateur enregistré au cours de la période de conformité ou portion de période de conformité, calculé en fonction des renseignements contenus dans les rapports transmis au titre des articles 120 ou 121 pour les périodes de conformité comprises dans cette période et de l'intensité en carbone déterminée conformément aux articles 76 à 79, selon le cas;

b) d'autre part, le nombre total d'unités de conformité créées par le créateur enregistré au cours de la période de conformité ou portion de période de conformité, calculé en fonction de l'intensité en carbone qu'il a utilisée pour la création d'unités de conformité avant le 1er juillet 2024.

24 (1) Le sous-alinéa 106(2)e)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) le prix payé ou à payer au cédant par le cessionnaire pour chacune,

(iv.1) si la demande de cession indique que le prix est égal à zéro dollar ou qu'il est inférieur à la juste valeur marchande :

(A) une explication détaillée des raisons d'une telle indication,

(B) dans le cas où le cessionnaire a acheté le combustible à faible intensité en carbone utilisé pour créer les unités de conformité, le prix total payé ou à payer par le cessionnaire pour celui-ci et la quantité achetée,

(2) L'article 106 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Renseignements — prix

(2.1) S'il indique dans la demande de cession que le prix payé ou à payer par le cessionnaire pour chaque unité de conformité est supérieur à zéro dollar, une fois que le prix est payé, le participant conserve les renseignements établissant que le prix a effectivement été payé au cédant par le cessionnaire.

Record — price of zero dollars

(2.2) If a participant indicates in the transfer request that the price to be paid by the transferee for each compliance credit is zero dollars, the participant must retain records that demonstrate that no monetary or other economic value is exchanged in connection with the transfer.

(3) Subsection 106(3) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(d.1) compliance credits in respect of the liquid class that are created under paragraph 19(3)(a);

(d.2) compliance credits in respect of the liquid class that are created under paragraph 19(3)(b);

(d.3) compliance credits in respect of the liquid class that are created under paragraph 19(3)(c);

25 (1) Subsection 108(1) of the Regulations is replaced by the following:

Transfer on creation

108 (1) A registered creator who has created provisional compliance credits under paragraph 19(1)(b) or (c) or 20(b) or (c) by importing into Canada or producing in Canada a quantity of low-carbon-intensity fuel may transfer those provisional compliance credits to a participant who is purchasing that low-carbon-intensity fuel by submitting a transfer request to the Minister that is signed by the authorized agent of the registered creator as well as the authorized agent of the transferee and contains the information referred to in subsection (2).

Transfer of related compliance credits

(1.1) If the transfer is in respect of compliance credits that were created under paragraph 19(1)(c), the registered creator and the transferee may, in the transfer request, also request the transfer of compliance credits that were created under paragraph 19(3)(b) and are related to the compliance credits that are to be transferred.

(2) Subsection 108(2) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (g):

(h) an indication of whether the transfer includes the compliance credits created under paragraph 19(3)(b);

(i) the price that was or will be paid to the registered creator by the transferee for each compliance credit; and

(j) if the transfer request indicates that the price of the compliance credits is zero or less than the fair market value, the total price that was or will be paid by the

Renseignements — prix égal à zéro dollar

(2.2) S'il indique dans la demande de cession que le prix à payer par le cessionnaire pour chaque unité de conformité est égal à zéro dollar, le participant conserve les renseignements établissant qu'aucune contrepartie, financière ou autre, n'a été obtenue dans le cadre de la cession.

(3) Le paragraphe 106(3) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides créées au titre de l'alinéa 19(3)a);

d.2) les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides créées au titre de l'alinéa 19(3)b);

d.3) les unités de conformité relatives à la catégorie des combustibles liquides créées au titre de l'alinéa 19(3)c);

25 (1) Le paragraphe 108(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Cession à la création

108 (1) Le créateur enregistré qui a créé des unités de conformité provisoires au titre des alinéas 19(1)b) ou c) ou 20b) ou c) par l'importation ou la production au Canada d'une quantité de combustible à faible intensité en carbone peut céder ses unités de conformité provisoires au participant qui achète ce combustible en transmettant au ministre une demande de cession, signée par l'agent autorisé du créateur enregistré et par celui du cessionnaire, qui contient les renseignements prévus au paragraphe (2).

Cession des unités de conformité connexes

(1.1) Si la cession vise des unités de conformité créées au titre de l'alinéa 19(1)c), le créateur enregistré et le cessionnaire peuvent également demander, dans la demande de cession, la cession des unités de conformité créées au titre de l'alinéa 19(3)b) qui sont connexes à ces unités de conformité.

(2) Le paragraphe 108(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa g), de ce qui suit :

h) une mention indiquant si la cession comprend des unités de conformité créées au titre de l'alinéa 19(3)b);

i) le prix payé ou à payer au créateur enregistré par le cessionnaire pour chaque unité de conformité cédée;

j) si la demande de cession indique que le prix est égal à zéro dollar ou qu'il est inférieur à la juste valeur marchande, le prix total payé ou à payer par le cessionnaire pour le combustible et la quantité achetée.

transferee for the fuel and the quantity of fuel they purchased.

(3) Section 108 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Record — price

(3) If a participant indicates in the transfer request that the price that was or will be paid by the transferee for each compliance credit is greater than zero dollars, a participant must, after that price is paid, retain records that demonstrate that the price was in fact paid by the transferee to the registered creator.

Record — price of zero dollars

(4) If a participant indicates in the transfer request that the price to be paid by the transferee for each compliance credit is zero dollars, the participant must retain records that demonstrate that no monetary or other economic value is exchanged in connection with the transfer.

26 The marginal note to section 109 of the French version of the Regulations is replaced by "Cession immédiate".

27 The portion of subsection 110(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Pledging credits through mechanism

110 (1) A participant may, in a report submitted under subsection 126(1), pledge to offer to transfer through the compliance-credit clearance mechanism any compliance credits that

28 (1) The portion of subsection 112(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Maximum price

(3) A participant who has pledged to offer to transfer a compliance credit must accept an offer to acquire the compliance credit by transfer through the compliance-credit clearance mechanism if, at the time the offer is made, they have not accepted any other offer with respect to that credit and the price offered for the transfer is equal to the amount determined by the formula

(2) Subsection 112(4) of the Regulations is replaced by the following:

Prohibition

(4) However, the participant must not accept an offer to acquire the compliance credit if the amount offered for the transfer is higher than the amount determined in accordance with subsection (3).

(3) L'article 108 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Renseignements — prix

(3) S'il indique dans la demande de cession que le prix payé ou à payer par le cessionnaire pour chaque unité de conformité est supérieur à zéro dollar, une fois que le prix est payé, le participant conserve les renseignements établissant que le prix a effectivement été payé au créateur enregistré par le cessionnaire.

Renseignements — prix égal à zéro dollar

(4) S'il indique dans la demande de cession que le prix à payer par le cessionnaire pour chaque unité de conformité est égal à zéro dollar, le participant conserve les renseignements établissant qu'aucune contrepartie, financière ou autre, n'a été obtenue dans le cadre de la cession.

26 La note marginale relative à l'article 109 de la version française du même règlement est remplacée par « Cession immédiate ».

27 Le passage du paragraphe 110(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Engagement de cession sur le marché

110 (1) Tout participant peut, dans le rapport transmis au titre du paragraphe 126(1), s'engager à offrir en cession, sur le marché de compensation des unités de conformité, les unités de conformité qui, à la fois :

28 (1) Le passage du paragraphe 112(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Prix maximal

(3) Le participant qui s'est engagé à offrir en cession des unités de conformité est tenu d'accepter l'offre d'acquisition par cession sur le marché de compensation des unités de conformité si, au moment où celle-ci lui est présentée, il n'en a accepté aucune autre pour ces unités et si le prix offert pour la cession est égal au résultat de la formule suivante :

(2) Le paragraphe 112(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Interdiction

(4) Le participant ne peut cependant accepter l'offre d'acquisition des unités de conformité si le prix offert pour la cession est supérieur au résultat de la formule prévue au paragraphe (3).

29 Paragraph 114(1)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) the person is an agent of His Majesty in right of Canada or an agent or mandatary of His Majesty in right of a province or the person is a non-profit corporation that is established by or under a law of Canada or of a province; and

30 Paragraph 115(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the seventh anniversary of the day on which the contribution is made, in any other case.

31 Paragraphs 116(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:

(c) in the case of a program that has received contributions since its registration, the person who administers the program fails to submit to the Minister, no later than the December 31 following the end of the compliance period during which contributions are made to the program for the purposes of subsection 13(3) or 14(3), a report with respect to the operation of the program during the compliance period that contains the information referred to in Schedule 10;

(d) in the case of a program that has used contributions to fund at least one project since it was registered, the person who administers the program fails to make publicly available, no later than the December 31 following the end of the compliance period during which the contributions are made to the program, the information referred to in section 2 of Schedule 10;

32 (1) Subsection 118(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Receipt

(2) A primary supplier who creates compliance credits by contributing to an emission-reduction funding program must provide to the Minister, with the report they submit under section 127 or 128, as the case may be, a receipt issued by the program that establishes that they made the contribution.

(2) The portion of subsection 118(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Compliance credits created

(3) The number of compliance credits that the primary supplier may create under subsection 19(2) for a compliance period is determined by the formula

33 Subsection 119(2) of the Regulations is repealed.

29 L'alinéa 114(1)a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) the person is an agent of His Majesty in right of Canada or an agent or mandatary of His Majesty in right of a province or the person is a non-profit corporation that is established by or under a law of Canada or of a province; and

30 L'alinéa 115(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) au septième anniversaire de la date à laquelle la contribution a été versée, dans tout autre cas.

31 Les alinéas 116c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) s'agissant d'un programme auquel des contributions ont été versées depuis son enregistrement, la personne qui l'administre omet de transmettre au ministre, au plus tard le 31 décembre suivant la fin de la période de conformité au cours de laquelle les contributions sont versées pour l'application des paragraphes 13(3) ou 14(3), un rapport contenant les renseignements prévus à l'annexe 10, relatifs à l'exploitation du programme au cours de la période de conformité;

d) s'agissant d'un programme ayant utilisé des contributions pour financer au moins un projet depuis son enregistrement, la personne qui l'administre omet de rendre public, au plus tard le 31 décembre suivant la fin de la période de conformité au cours de laquelle les contributions sont versées au programme, les renseignements prévus à l'article 2 de l'annexe 10;

32 (1) Le paragraphe 118(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Receipt

(2) A primary supplier who creates compliance credits by contributing to an emission-reduction funding program must provide to the Minister, with the report they submit under section 127 or 128, as the case may be, a receipt issued by the program that establishes that they made the contribution.

(2) Le passage du paragraphe 118(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Unités de conformité créées

(3) Le nombre d'unités de conformité que peut créer le fournisseur principal au titre du paragraphe 19(2) pour une période de conformité donnée est déterminé selon la formule suivante :

33 Le paragraphe 119(2) du même règlement est abrogé.

34 Subsection 120(1) of the Regulations is replaced by the following:

Annual credit-creation report

120 (1) A registered creator must submit to the Minister, no later than the April 30 of the calendar year that follows the end of a compliance period, a report respecting the creation of compliance credits for that compliance period under paragraph (1)(a), subparagraph 19(1)(d)(i), (ii), (iv) or (v), paragraph 19(3)(a), subparagraph 19(3)(c)(i) or (iii) or paragraph 20(a).

35 The portion of subsection 121(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Quarterly credit-creation reports

121 (1) A registered creator must submit to the Minister within the following time limits the following reports respecting the creation of compliance credits during a compliance period under paragraph 19(1)(b) or (c), subparagraph 19(1)(d)(iii), paragraph 19(3)(b), subparagraph 19(3)(c)(ii) or paragraph 20(b) or (c):

36 Subsection 122(1) of the Regulations is replaced by the following:

Credit-adjustment report

122 (1) A registered creator must submit to the Minister, no later than the June 30 of the calendar year that follows the end of each compliance period, a report on any adjustment that must be done to the number of compliance credits that may have been created as a result of activities that took place during the compliance period, or a report that demonstrates that no adjustment must be done.

37 Subsection 123(1) of the Regulations is replaced by the following:

Carbon-intensity-pathway report

123 (1) A registered creator, carbon intensity contributor or foreign supplier who obtains approval of the carbon intensity of a fuel, energy source or material input under subsection 85(1), other than a carbon intensity determined in accordance with section 77, must submit to the Minister, for the compliance period during which the approval is obtained and for each compliance period that follows, a carbon-intensity-pathway report no later than the April 30 that follows the end of that compliance period.

Exception

(1.1) However, the registered creator, carbon intensity contributor or foreign supplier is not required to submit a carbon-intensity-pathway report in respect of a carbon intensity that is not valid if no compliance credits were created using that carbon intensity during that compliance period.

34 Le paragraphe 120(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rapport annuel sur la création

120 (1) Au plus tard le 30 avril de l'année civile qui suit la fin de la période de conformité, le créateur enregistré transmet au ministre un rapport sur la création d'unités de conformité effectuée au titre de l'alinéa 19(1)a), des sous-alinéas 19(1)d)(i), (ii), (iv) ou (v), de l'alinéa 19(3)a), des sous-alinéas 19(3)c)(i) ou (iii) ou de l'alinéa 20a) pour cette période de conformité.

35 Le passage du paragraphe 121(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Rapports trimestriels sur la création

121 (1) Le créateur enregistré transmet au ministre un rapport sur la création d'unités de conformité effectuée au titre des alinéas 19(1)b) ou c), du sous-alinéa 19(1)d)(iii), de l'alinéa 19(3)b), du sous-alinéa 19(3)c)(ii) ou des alinéas 20b) ou c) au plus tard :

36 Le paragraphe 122(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rapport d'ajustement des unités de conformité

122 (1) Le créateur enregistré transmet au ministre, au plus tard le 30 juin de l'année civile qui suit la fin de chaque période de conformité, un rapport indiquant tout ajustement à faire au nombre d'unités de conformité qui peuvent avoir été créées à la suite d'activités ayant eu lieu pendant la période de conformité, ou établissant qu'aucun ajustement ne doit être fait, selon le cas.

37 Le paragraphe 123(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rapport — filières d'intensité en carbone

123 (1) Le créateur enregistré, le contributeur à l'intensité en carbone ou le fournisseur étranger qui obtient l'approbation relative à l'intensité en carbone d'un combustible, d'une source d'énergie ou d'un apport matériel au titre du paragraphe 85(1) — à l'exclusion de l'intensité en carbone déterminée conformément à l'article 77 — transmet au ministre, au plus tard le 30 avril suivant la fin de la période de conformité au cours de laquelle l'approbation est obtenue, un rapport sur les filières d'intensité en carbone pour cette période de conformité et pour chaque période de conformité subséquente.

Exception

(1.1) Toutefois, si, pendant la période de conformité, aucune unité de conformité n'est créée au moyen d'une intensité en carbone qui n'est pas valide, le créateur enregistré, le contributeur à l'intensité en carbone ou le fournisseur étranger n'a pas à transmettre de rapport sur les filières d'intensité en carbone à l'égard de cette intensité en carbone.

38 The Regulations are amended by adding the following after section 128:

Re-submission of report

128.1 (1) A primary supplier or registered creator must, within 60 days after the day on which they learn of an error made in a report that they submitted under these Regulations, other than a report submitted under section 121, submit to the Minister a report in which the error has been corrected if the error exceeds the significance threshold provided in the Methods for Verification and Certification.

Optional re-submission

(2) A primary supplier or registered creator may, within 60 days after the day on which they learn of an error made in a report that they submitted under these Regulations, other than a report submitted under section 121, submit to the Minister a report in which the error has been corrected if the error does not exceed the significance threshold provided in the Methods for Verification and Certification.

Deposit of credits

(3) If the primary supplier or registered creator submits a corrected report within 24 months of the day on which the original report was required to be submitted and the Minister is satisfied that the corrected report demonstrates that there should be a greater number of compliance credits in an account of the primary supplier or registered creator, the Minister must deposit those compliance credits into that account and assign an identification number to each compliance credit.

39 Subsection 130(2) of the Regulations is replaced by the following:

Non-application

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an application made under subsection 80(1) if the following criteria are met:

(a) the application is for a carbon-intensity that is intended to replace a carbon-intensity that is no longer valid by operation of paragraph 86(1)(b) or subsection 86(6) or (7) or to replace a carbon-intensity referred to in subsection 87(1) or (2);

(b) the application is for the approval of a carbon intensity that is specified in a carbon-intensity-pathway report submitted under subsection 123(1) that has been verified in accordance with subsection 131(1); and

(c) the application is based on the same input data as the carbon-intensity-pathway report referred to in paragraph (b).

38 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 128, de ce qui suit :

Rapport transmis à nouveau

128.1 (1) Si le fournisseur principal ou le créateur enregistré apprend qu'une erreur a été commise dans le rapport qu'il a transmis au titre du présent règlement, à l'exception du rapport transmis au titre de l'article 121, et si cette erreur dépasse le seuil d'importance prévu dans les Méthodes de vérification et de certification, il transmet au ministre, dans les soixante jours suivant la date à laquelle il a pris connaissance de l'erreur, un rapport dans lequel l'erreur a été corrigée.

Option — rapport transmis à nouveau

(2) Si le fournisseur principal ou le créateur enregistré apprend qu'une erreur a été commise dans le rapport qu'il a transmis au titre du présent règlement, à l'exception du rapport transmis au titre de l'article 121, et si cette erreur ne dépasse pas le seuil d'importance prévu dans les Méthodes de vérification et de certification, il peut transmettre au ministre, dans les soixante jours suivant la date à laquelle il a pris connaissance de l'erreur, un rapport dans lequel l'erreur a été corrigée.

Inscription des unités de conformité

(3) Si le fournisseur principal ou le créateur enregistré transmet un rapport corrigé au plus tard vingt-quatre mois après la date à laquelle le rapport à corriger devait être transmis et si le ministre est convaincu que le rapport corrigé démontre qu'un plus grand nombre d'unités de conformité devraient être inscrites à son compte, le ministre inscrit ces unités de conformité à ce compte et assigne un numéro d'identification à chacune d'elles.

39 Le paragraphe 130(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Non-application

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux demandes visées au paragraphe 80(1) si les conditions suivantes sont remplies :

a) la demande a pour objet une intensité en carbone destinée à remplacer soit celle qui n'est plus valide en application de l'alinéa 86(1)b) ou des paragraphes 86(6) ou (7), soit celle qui est visée aux paragraphes 87(1) ou (2);

b) la demande a pour objet une intensité en carbone qui est précisée dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) et vérifié au titre du paragraphe 131(1);

c) la demande est fondée sur les mêmes données d'entrée que le rapport sur les filières d'intensité en carbone visé à l'alinéa b).

40 (1) Subsection 131(1) of the Regulations is replaced by the following:

Verification of reports

131 (1) A person who is required to submit a report under any of section 120, subsection 121(3), sections 122 to 125, 127 and 128 and subsection 128.1(1) must have it verified by a verification body and obtain a verification report prepared by the body.

(2) Subsection 131(2) of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (b):

(c) in the case of a report submitted under section 127, the pool of gasoline and the pool of diesel determined in accordance with subsection 8(1) are both zero cubic metres, the reduction requirement for all previous compliance periods has been satisfied before the end of the compliance period for which the report relates, there are no compliance credits to be cancelled in accordance with section 155 and no credits were created by making a contribution to a registered emission reduction funding program during the period referred to in paragraph 118(1)(a); or

(d) in the case of a report submitted under section 128, no compliance credits were created by making a contribution to a registered emission-reduction funding program during the period referred to in paragraph 118(1)(b).

41 Subsection 138(2) of the Regulations is replaced by the following:

Designation of accreditation body

(2) The Minister may designate an accreditation body as a designated accreditation body referred to in subsection (1) if it is a member of the Global Accreditation Cooperation Incorporated and meets the requirements set out in ISO/IEC Standard 17011.

42 (1) The portion of paragraph 141(2)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) in the case of the verification of a report submitted under section 120, 122 or 124 that relates to low-carbon-intensity fuel that is produced using an eligible feedstock referred to in paragraph 46(1)(c),

(2) The portion of paragraph 141(2)(c) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) in the case of the verification of an application referred to in section 130 or a carbon-intensity-pathway

40 (1) Le paragraphe 131(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Vérification des rapports

131 Toute personne tenue de transmettre un rapport au titre de l'article 120, du paragraphe 121(3), de l'un des articles 122 à 125, 127 et 128 ou du paragraphe 128.1(1) le fait vérifier par un organisme de vérification et obtient le rapport de vérification établi par celui-ci.

(2) Le paragraphe 131(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) s'agissant du rapport transmis au titre de l'article 127, le volume du stock d'essence ou de diesel déterminé conformément au paragraphe 8(1) est égal à zéro mètre cube, l'exigence de réduction pour les périodes de conformité précédentes est satisfaite avant la fin de la période de conformité visée par le rapport, il n'y a pas d'unités de conformité à annuler au titre de l'article 155 et aucune unité de conformité n'a été créée par la contribution à un programme enregistré de financement des réductions des émissions au cours de la période visée à l'alinéa 118(1)a);

d) s'agissant du rapport transmis au titre de l'article 128, aucune unité de conformité n'a été créée par la contribution à un programme enregistré de financement des réductions des émissions au cours de la période visée à l'alinéa 118(1)b).

41 Le paragraphe 138(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Désignation des organismes d'accréditation

(2) Le ministre peut désigner comme organisme d'accréditation désigné visé au paragraphe (1) tout organisme d'accréditation qui est membre de l'organisme appelé Global Accreditation Cooperation Incorporated et qui satisfait aux exigences de la norme ISO/IEC 17011.

42 (1) Le passage de l'alinéa 141(2)a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) si la vérification concerne un rapport transmis au titre des articles 120, 122 ou 124 relativement à un combustible à faible intensité en carbone produit à partir d'une charge d'alimentation admissible visée à l'alinéa 46(1)c), selon le cas :

(2) Le passage de l'alinéa 141(2)c) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) si la vérification concerne une demande visée à l'article 130 ou un rapport sur les filières d'intensité en

report submitted under section 123 that relates to a carbon intensity determined using the Fuel LCA Model, a specialist life-cycle assessment critical reviewer who

carbone transmis au titre de l'article 123 qui vise une intensité en carbone déterminée au moyen du modèle ACV des combustibles, un spécialiste qui est réviseur critique d'analyse du cycle de vie et qui, à la fois :

(3) The portion of paragraph 141(2)(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(3) Le passage de l'alinéa 141(2)d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

(d) in the case of the verification of a report submitted under section 125 that indicates that a registered creator received or used revenue from transferring compliance credits or a report submitted under section 127 or 128 that indicates that a primary supplier contributed to a registered emission-reduction funding program, a specialist in financial accounting who

d) si la vérification concerne un rapport transmis au titre de l'article 125 indiquant que le créateur enregistré a tiré ou utilisé des revenus de cessions d'unités de conformité ou si elle concerne un rapport transmis au titre des articles 127 ou 128 indiquant que le fournisseur principal a contribué à un programme enregistré de financement des réductions des émissions, un spécialiste en comptabilité financière qui remplit les conditions suivantes :

43 Subsections 147(5) and (6) of the Regulations are repealed.

43 Les paragraphes 147(5) et (6) du même règlement sont abrogés.

44 Subsection 148(3) of the Regulations is replaced by the following:

44 Le paragraphe 148(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Critical review

(3) The verification of an application referred to in section 130 or report submitted under section 123 that relates to a carbon intensity value determined using the Fuel LCA Model must include a critical review of the life-cycle assessment that is conducted in accordance with ISO Standard 14044.

Revue critique

(3) La vérification des demandes visées à l'article 130 ou du rapport transmis au titre de l'article 123 qui vise une intensité en carbone déterminée au moyen du modèle ACV des combustibles comprend une revue critique de l'analyse du cycle de vie effectuée conformément à la norme ISO 14044.

45 (1) Paragraph 155(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

45 (1) L'alinéa 155(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le fournisseur principal ou le créateur enregistré qui a acquis les combustibles du créateur enregistré ayant créé les unités de conformité, dans le cas où celles-ci ont fait l'objet d'une demande visée à l'article 108 et les combustibles sont exportés par une personne qui n'est pas un fournisseur principal ou un créateur enregistré;

b) le fournisseur principal ou le créateur enregistré qui a acquis les combustibles du créateur enregistré ayant créé les unités de conformité, dans le cas où celles-ci ont fait l'objet d'une demande visée à l'article 108 et les combustibles sont exportés par une personne qui n'est pas un fournisseur principal ou un créateur enregistré;

(2) Paragraph 155(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(2) L'alinéa 155(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) if the cancellation request is made by a registered creator who is required to submit a report under section 122, the report that they submit under that section;

a) si elle est présentée par le créateur enregistré qui est tenu de transmettre un rapport au titre de l'article 122, dans ce rapport;

(a.1) if the cancellation request is made by a registered creator who is not required to submit any report under section 122, the report that they submit under section 120; or

a.1) si elle est présentée par le créateur enregistré qui n'est pas tenu de transmettre un rapport au titre de l'article 122, dans le rapport que celui-ci transmet au titre de l'article 120;

(3) Subsection 155(3) of the Regulations is repealed.

(3) Le paragraphe 155(3) du même règlement est abrogé.

46 Section 156 of the Regulations is repealed.

47 Paragraph 158(5)(d) of the Regulations is repealed.

48 (1) Subsection 160(1) of the Regulations is replaced by the following:

Cancellation of excess credits

160 (1) The Minister must cancel the excess compliance credits, or the corresponding number of equivalent compliance credits, that are in the account of

(a) a registered creator who indicates, in a report they submit under subsection 122(1), that the volume of fuel produced or imported is less than the volume previously reported in a report submitted under section 121 or that an actual carbon intensity reported in a report submitted under subsection 123(1) is greater than a carbon intensity approved under subsection 85(1);

(b) a person who makes a request referred to in subsection 155(1) for the cancellation of compliance credits; or

(c) a registered creator who sends a notice to the Minister in accordance with section 157.

Cancellation after suspension

(1.1) If, after the Minister has suspended compliance credits under subsection 158(1) or (2), an additional review by the Minister confirms that excess compliance credits were created, the Minister must cancel the excess compliance credits, or the corresponding number of equivalent compliance credits, that are in the account in which compliance credits were suspended.

(2) Subsection 160(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Insufficient number of equivalent credits

(2) If the number of excess compliance credits or equivalent compliance credits that are to be cancelled is greater than the number of such compliance credits in the account, the Minister must send a notice to the account holder that indicates the number of compliance credits that are missing.

49 The Regulations are amended by adding the following after section 160:

Clarification — related compliance credits

160.1 For greater certainty, when a compliance credit created under subsection 19(1) is suspended or cancelled, any compliance credits created under subsection 19(3) that are related to that compliance credit are also suspended or cancelled.

46 L'article 156 du même règlement est abrogé.

47 L'alinéa 158(5)d) du même règlement est abrogé.

48 (1) Le paragraphe 160(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Annulation des unités de conformité

160 (1) Le ministre annule les unités de conformité excédentaires ou un nombre correspondant d'unités de conformité équivalentes qui sont inscrites à l'un des comptes dont est titulaire, selon le cas :

a) le créateur enregistré qui transmet un rapport au titre du paragraphe 122(1) indiquant soit que le volume de combustible produit ou importé est inférieur au volume figurant dans le rapport précédemment transmis au titre de l'article 121, soit que l'intensité en carbone réelle précisée dans le rapport transmis au titre du paragraphe 123(1) est supérieure à l'intensité en carbone approuvée au titre du paragraphe 85(1);

b) la personne qui présente la demande d'annulation des unités de conformité visée au paragraphe 155(1);

c) le créateur enregistré qui avise le ministre conformément à l'article 157.

Annulation après la suspension

(1.1) Si, après avoir procédé à une suspension en vertu des paragraphes 158(1) ou (2), le ministre effectue un examen supplémentaire confirmant que des unités de conformité excédentaires ont été créées, il annule ces unités de conformité excédentaires ou un nombre correspondant d'unités de conformité équivalentes inscrites au même compte.

(2) Le paragraphe 160(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Insufficient number of equivalent credits

(2) If the number of excess compliance credits or equivalent compliance credits that are to be cancelled is greater than the number of such compliance credits in the account, the Minister must send a notice to the account holder that indicates the number of compliance credits that are missing.

49 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 160, de ce qui suit :

Précision — unités de conformité connexes

160.1 Il est entendu que, en cas de suspension ou d'annulation des unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(1), toute unité de conformité créée au titre du paragraphe 19(3) qui est connexe à ces unités de conformité est également suspendue ou annulée.

Equivalent compliance credit

160.2 For the purposes of sections 158 and 160,

(a) a compliance credit created under subsection 19(1) or (3) is equivalent to any other compliance credit created under either of those subsections; and

(b) a compliance credit created under section 20 is equivalent to any other compliance credit created under that section.

50 Subsection 161(3) of the Regulations is replaced by the following:

Volumetric correction

(3) Unless otherwise specified by a provision of these Regulations, a person who determines a volume in accordance with subsection (1) must correct the volume to standard conditions. However, a person who imports into Canada a volume of fuel may correct its volume to a temperature of 15.6°C (60°F), if the person records the correction.

51 Subsection 166(1) of the Regulations is replaced by the following:

Retention of information

166 (1) A person who is required by these Regulations to record information or keep it up to date, submit a report, request or plan or send a notice must retain a record of the information or copy of the report, request, plan or notice, as the case may be, as well as any supporting documents, for a period of 10 years after the day on which the information is recorded or updated, the report, request or plan is submitted or the notice is sent, as the case may be.

52 Section 168 of the Regulations is replaced by the following:

Information requested by Minister

168 A person who is required to retain information or documents must, on the Minister's request, provide a copy of the information or documents to the Minister.

53 Paragraph 1(c) of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

(c) the name, title, civic address, postal address, telephone number and email address of their authorized agent; and

54 Section 12 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

12 If the registered creator intends to create compliance credits by displacing the use in Canada of a quantity of fuel in the liquid class as fuel for a vehicle with the use in

Unité de conformité équivalente

160.2 Pour l'application des articles 158 et 160 :

a) l'unité de conformité créée au titre des paragraphes 19(1) ou (3) est équivalente à toute autre unité de conformité créée au titre de l'un ou l'autre de ces paragraphes;

b) l'unité de conformité créée au titre de l'article 20 est équivalente à toute autre unité de conformité créée au titre de cet article.

50 Le paragraphe 161(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Correction volumétrique

(3) Sauf disposition contraire du présent règlement, la personne qui détermine le volume conformément au paragraphe (1) le corrige en fonction des conditions normales. Toutefois, la personne qui importe au Canada un volume de combustible peut le corriger en fonction d'une température de 15,6 °C (60 °F), auquel cas elle consigne la correction.

51 Le paragraphe 166(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Conservation des renseignements

166 (1) Toute personne tenue, en application du présent règlement, de consigner ou de tenir à jour des renseignements ou de transmettre un rapport, une demande, un plan ou un avis conserve les renseignements ou une copie du rapport, de la demande, du plan ou de l'avis, ainsi que tout document à l'appui, pendant au moins dix ans après la date de la consignation ou de la mise à jour des renseignements ou de la transmission du rapport, de la demande, du plan ou de l'avis.

52 L'article 168 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Demande du ministre — renseignements

168 Toute personne tenue de conserver des renseignements ou des documents en application du présent règlement en fournit copie au ministre sur demande.

53 L'alinéa 1c) de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et adresse électronique de son agent autorisé;

54 L'article 12 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12 Dans le cas où le créateur enregistré a l'intention de créer des unités de conformité en remplaçant l'utilisation au Canada d'une quantité de combustible de la catégorie

Canada of a quantity of hydrogen, whether as an energy source for a hydrogen fuel cell vehicle or as fuel for a vehicle, the name, GPS coordinates to the fifth decimal place and, if any, civic address of each fuelling station at which the hydrogen is supplied.

55 The Regulations are amended by adding, after Schedule 3, the Schedule 3.1 set out in the schedule to these Regulations.

56 Paragraphs 1(a) to (h) of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of biogas, renewable natural gas and hydrogen that is not produced from a fossil fuel, 61 gCO_2e/MJ;

(b) in the case of renewable propane, 67 gCO_2e/MJ; and

(c) in the case of any other fuel,

(i) 80 gCO_2e/MJ, for the years 2022 and 2023,

(ii) 79 gCO_2e/MJ, for the year 2024,

(iii) 78 gCO_2e/MJ, for the year 2025,

(iv) 77 gCO_2e/MJ, for the year 2026,

(v) 76 gCO_2e/MJ, for the year 2027,

(vi) 74 gCO_2e/MJ, for the year 2028,

(vii) 73 gCO_2e/MJ, for the year 2029, and

(viii) 72 gCO_2e/MJ, for the year 2030 and the following years.

57 The subparagraph following subparagraph 2(a)(viii) of Schedule 6 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(ix) municipal wastewater,

58 The portion of section 4 of Schedule 6 to the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4 The quantity of CO_2e that is released during the compression or liquefaction process of the fuel or material input is

des combustibles liquides comme combustible dans un véhicule par l'utilisation au Canada d'une quantité d'hydrogène, que ce soit comme source d'énergie fournie à un véhicule à pile à hydrogène ou comme combustible dans un véhicule, les nom, coordonnées GPS en degrés décimaux au cent millième près et, le cas échéant, l'adresse municipale de chaque station de ravitaillement où est fourni l'hydrogène.

55 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 3, de l'annexe 3.1 figurant à l'annexe du présent règlement.

56 Les alinéas 1a) à h) de l'annexe 6 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) pour le biogaz, le gaz naturel renouvelable et l'hydrogène autre que celui produit à partir d'un combustible fossile, 61 gCO_2e/MJ;

b) pour le propane renouvelable, 67 gCO_2e/MJ;

c) pour tout autre combustible :

(i) 80 gCO_2e/MJ pour 2022 et 2023,

(ii) 79 gCO_2e/MJ pour 2024,

(iii) 78 gCO_2e/MJ pour 2025,

(iv) 77 gCO_2e/MJ pour 2026,

(v) 76 gCO_2e/MJ pour 2027,

(vi) 74 gCO_2e/MJ pour 2028,

(vii) 73 gCO_2e/MJ pour 2029,

(viii) 72 gCO_2e/MJ pour 2030 et après.

57 Le sous-alinéa qui suit le sous-alinéa 2a)(viii) de l'annexe 6 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ix) municipal wastewater,

58 Le passage de l'article 4 de l'annexe 6 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4 The quantity of CO_2e that is released during the compression or liquefaction process of the fuel or material input is

59 Paragraph 5(a) of Schedule 6 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) 25 gCO_2e/MJ for hydrogen produced from electrolysis using electricity with a carbon intensity of 30 g/MJ or less;

60 Paragraph 4(k) of Schedule 8 to the Regulations is replaced by the following:

(k) for the fuel referred to in paragraph (f), an indication of the option used for the determination of its carbon intensity in relation to the pathway from the Fuel LCA Model, whether it is an existing pathway or a new pathway and, in the case of a new pathway, the alphanumeric identifier assigned to it under subsection 81(4) of these Regulations;

61 (1) Paragraph 2(g) of Schedule 11 to the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (iii):

(iii.1) the quantity of co-processed low-carbon-intensity fuel for which compliance credits have been created, as determined in accordance with the applicable emission-reduction quantification method established under subsection 31(1) or 32(1) of these Regulations,

(iii.2) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(2) Paragraph 2(g) of Schedule 11 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (iv) and by adding the following after subparagraph (iv):

(iv.1) if applicable, the number of related compliance credits created under paragraph 19(3)(a) of the Regulations that correspond to the compliance credits referred to in subparagraph (iv), and

62 (1) Paragraph 4(c) of Schedule 11 to the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (iii):

(iii.1) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(2) Paragraph 4(c) of Schedule 11 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (iii), by adding "and" at the end of subparagraph (iv) and by adding the following after subparagraph (iv):

(v) the name, GPS coordinates to the fifth decimal place and, if any, the civic address of the facility at which the fuel is produced; and

59 L'alinéa 5a) de l'annexe 6 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) 25 gCO_2e/MJ for hydrogen produced from electrolysis using electricity with a carbon intensity of 30 g/MJ or less;

60 L'alinéa 4k) de l'annexe 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) s'agissant du combustible visé à l'alinéa f), la mention de l'option utilisée pour la détermination de son intensité en carbone relativement à la filière provenant du modèle ACV des combustibles, à savoir une filière existante ou une nouvelle filière et, dans le cas d'une nouvelle filière, l'identifiant alphanumérique qui lui a été assigné aux termes du paragraphe 81(4) du présent règlement;

61 (1) L'alinéa 2g) de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iii.1) la quantité de combustible cotraité à faible intensité en carbone pour laquelle des unités de conformité ont été créées, déterminée conformément à la méthode de quantification des réductions des émissions applicable établie au titre des paragraphes 31(1) ou 32(1) du présent règlement,

(iii.2) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement,

(2) L'alinéa 2g) de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iv), de ce qui suit :

(iv.1) le nombre d'unités de conformité créées au titre de l'alinéa 19(3)a) du présent règlement, le cas échéant, qui sont connexes aux unités de conformité visées au sous-alinéa (iv),

62 (1) L'alinéa 4c) de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iii.1) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement,

(2) L'alinéa 4c) de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iv), de ce qui suit :

(v) les nom, coordonnées GPS en degrés décimaux au cent millième près et, le cas échéant, adresse municipale de l'installation où le combustible a été produit;

(3) Section 4 of Schedule 11 to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(e) the number of provisional compliance credits created under paragraph 19(3)(c) of these Regulations that are related to compliance credits created by the use of renewable propane, co-processed low-carbon-intensity propane, compressed renewable natural gas or liquefied renewable natural gas.

63 (1) Section 7 of Schedule 11 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(d.1) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(d.2) the name of the person from whom the hydrogen was purchased;

(d.3) the name, GPS coordinates to the fifth decimal place and, if any, the civic address of the facility at which the hydrogen is produced;

(2) Section 7 of Schedule 11 to the Regulations is amended by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the number of provisional compliance credits created under paragraph 19(3)(c) of these Regulations that are related to compliance credits created by the use of the hydrogen.

64 (1) Section 8 of Schedule 11 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(d.1) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(d.2) the name of the person from whom the hydrogen was purchased;

(d.3) the name, GPS coordinates to the fifth decimal place and, if any, the civic address of the facility at which the hydrogen is produced;

(2) Section 8 of Schedule 11 to the Regulations is amended by adding "and" at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the number of provisional compliance credits created under paragraph 19(3)(c) of these Regulations that are related to compliance credits created by the use of the hydrogen.

(3) L'article 4 de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) le nombre d'unités de conformité provisoires créées au titre de l'alinéa 19(3)c) du présent règlement qui sont connexes aux unités de conformité créées par l'utilisation de propane renouvelable, de propane cotraité à faible intensité en carbone, de gaz naturel renouvelable comprimé ou de gaz naturel renouvelable liquéfié, selon le cas.

63 (1) L'article 7 de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

d.2) le nom de la personne de qui cet hydrogène a été acheté;

d.3) les nom, coordonnées GPS en degrés décimaux au cent millième près et, le cas échéant, adresse municipale de l'installation où l'hydrogène a été produit;

(2) L'article 7 de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) le nombre d'unités de conformité provisoires créées au titre de l'alinéa 19(3)c) du présent règlement qui sont connexes aux unités de conformité créées par l'utilisation d'hydrogène.

64 (1) L'article 8 de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

d.2) le nom de la personne de qui cet hydrogène a été acheté;

d.3) les nom, coordonnées GPS en degrés décimaux au cent millième près et, le cas échéant, adresse municipale de l'installation où l'hydrogène a été produit;

(2) L'article 8 de l'annexe 11 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) le nombre d'unités de conformité provisoires créées au titre de l'alinéa 19(3)c) du présent règlement qui sont connexes aux unités de conformité créées par l'utilisation d'hydrogène.

65 (1) Paragraph (e) of Section 2 of Schedule 12 to the Regulations is replaced by the following:

(e) the region in which the feedstock was processed and the region in which the feedstock or a material from which it was processed was harvested, produced, extracted or collected;

(2) Section 2 of Schedule 12 to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (g):

(g.1) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(3) Section 2 of Schedule 12 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (h), by adding "and" at the end of paragraph (i) and by adding the following after paragraph (i):

(j) the number of provisional compliance credits created under paragraph 19(3)(b) of these Regulations by the production of the fuel in Canada.

66 (1) Paragraph (h) of Section 3 of Schedule 12 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iii):

(iii.1) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations,

(2) Paragraph 3(h) of Schedule 12 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (iii) and by adding the following after subparagraph (iv):

(v) the number of provisional compliance credits created under paragraph 19(3)(c) of these Regulations that are related to compliance credits created by the use of the renewable natural gas or renewable propane; and

67 (1) Paragraph 2(c) of Schedule 13 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period;

(2) Paragraph 2(d) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(d) if the carbon intensity referred to in paragraph (c) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of

65 (1) L'alinéa 2e) de l'annexe 12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) la région où la charge d'alimentation a été traitée et la région où la charge d'alimentation — ou une matière à partir de laquelle la charge d'alimentation a été traitée — a été extraite, récoltée, produite ou collectée;

(2) L'article 2 de l'annexe 12 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa g), de ce qui suit :

g.1) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

(3) L'article 2 de l'annexe 12 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa i), de ce qui suit :

j) le nombre d'unités de conformité provisoires créées au titre de l'alinéa 19(3)b) du présent règlement par la production au Canada d'un combustible.

66 (1) L'alinéa 3h) de l'annexe 12 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :

(iii.1) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement,

(2) L'alinéa 3h) de l'annexe 12 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iv), de ce qui suit :

(v) le nombre d'unités de conformité provisoires créées au titre de l'alinéa 19(3)c) du présent règlement qui sont connexes aux unités de conformité créées par l'utilisation de gaz naturel renouvelable ou de propane renouvelable;

67 (1) L'alinéa 2c) de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period;

(2) L'alinéa 2d) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) si l'intensité en carbone visée à l'alinéa c) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du

these Regulations, the carbon intensity of the fuel as set out in any carbon-intensity-pathway report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period;

(3) Paragraph 2(f) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(f) the region in which the feedstock was processed and the region in which the feedstock or a material from which it was processed was harvested, produced, extracted or collected;

(4) Paragraph 2(i) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(i) the quantity of the fuel, expressed in cubic metres, determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, that is produced for use in Canada using an eligible feedstock in order to create compliance credits during the same three-month period;

(5) Paragraphs 2(k) to (n) of Schedule 13 to the Regulations are replaced by the following:

(k) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(l) the total number of compliance credits created under subsection 19(1) of these Regulations to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the adjustment of credits;

(l.1) the total number of compliance credits created under subsection 19(3) of the Regulations to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the adjustment of credits;

(m) the total number of compliance credits created under subsection 19(1) of these Regulations to be cancelled from the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the cancellation of credits;

(m.1) the total number of compliance credits created under subsection 19(3) of these Regulations to be cancelled from the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the cancellation of credits; and

présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité;

(3) L'alinéa 2f) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) la région où la charge d'alimentation a été traitée et la région où la charge d'alimentation — ou une matière à partir de laquelle la charge d'alimentation a été traitée — a été extraite, récoltée, produite ou collectée;

(4) L'alinéa 2i) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) la quantité du combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en mètres cubes, qui est produite pour une utilisation au Canada, à partir de charges d'alimentation admissibles, afin de créer des unités de conformité au cours de la même période;

(5) Les alinéas 2k) à n) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

k) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

l) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(1) du présent règlement à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui nécessite l'ajustement des unités de conformité;

l.1) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(3) du présent règlement à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui nécessite l'ajustement des unités de conformité;

m) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(1) du présent règlement à annuler du compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui motive l'annulation;

m.1) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(3) du présent règlement à annuler du compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui motive l'annulation;

(n) the number of compliance credits referred to in paragraph (l) or (l.1), if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

68 (1) Subparagraph 3(f)(i) of Schedule 13 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(i) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(2) Subparagraphs 3(f)(ii) and (iii) of Schedule 13 to the Regulations are replaced by the following:

(ii) if the carbon intensity referred to in subparagraph (i) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of these Regulations, the carbon intensity set out in any report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period,

(iii) the quantity of the fuel, expressed in cubic metres or kilograms, as applicable, determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations that is produced for use in Canada using an eligible feedstock in order to create compliance credits under subsection 95(1) of these Regulations during the same three-month period, and

(3) Subparagraph 3(g)(iii) of Schedule 13 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(4) Subparagraph 3(g)(iv) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(iv) if the carbon intensity referred to in subparagraph (iii) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of these Regulations, the carbon intensity of the fuel as set out in any report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period,

n) le nombre d'unités de conformité visées aux alinéas l) ou l.1) à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement, le cas échéant, et le nom de chacun de ces participants.

68 (1) Le sous-alinéa 3f)(i) de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(2) Les sous-alinéas 3f)(ii) et (iii) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) si l'intensité en carbone visée au sous-alinéa (i) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité,

(iii) sa quantité déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon le cas, produite pour une utilisation au Canada, à partir de charges d'alimentation admissibles, afin de créer des unités de conformité au cours de la même période au titre du paragraphe 95(1) du présent règlement,

(3) Le sous-alinéa 3g)(iii) de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(4) Le sous-alinéa 3g)(iv) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) si l'intensité en carbone visée au sous-alinéa (iii) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité,

(5) Paragraph 3(g) of Schedule 13 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of subparagraph (v), by adding "and" at the end of subparagraph (vi) and by adding the following after paragraph (vi):

(vii) the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations;

(6) Paragraph 3(h) of Schedule 13 to the Regulations is repealed.

(7) Subparagraphs 3(j)(i) and (ii) of Schedule 13 to the Regulations are replaced by the following:

(i) the total number of compliance credits created under subsection 19(1) of these Regulations that are to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the adjustment of credits, and

(i.1) the total number of compliance credits created under subparagraph 19(3)(c)(ii) of these Regulations that are to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations and a description of the change or error, if any, which requires the adjustment of credits, and

(ii) the total number of compliance credits created under subsection 19(1) of these Regulations that are to be cancelled from the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations, and a description of the change or error, if any, which requires the cancellation of credits,

(iii) the total number of compliance credits created under subparagraph 19(3)(c)(ii) of these Regulations that are to be cancelled from the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations, and a description of the change or error, if any, which requires the cancellation of credits; and

(8) Paragraph 3(k) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(k) the number of compliance credits referred to in subparagraph (i)(i), if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

69 (1) Paragraph 4(e) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(e) if the carbon intensity referred to in paragraph (d) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of

(5) L'alinéa 3g) de l'annexe 13 du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (vi), de ce qui suit :

(vii) la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

(6) L'alinéa 3h) de l'annexe 13 du même règlement est abrogé.

(7) Les sous-alinéas 3j)(i) et (ii) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(1) du présent règlement à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui nécessite l'ajustement des unités de conformité,

(i.1) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du sous-alinéa 19(3)c)(ii) du présent règlement à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui nécessite l'ajustement des unités de conformité,

(ii) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du paragraphe 19(1) du présent règlement à annuler du compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement, et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui motive l'annulation,

(iii) le nombre total d'unités de conformité créées au titre du sous-alinéa 19(3)c)(ii) du présent règlement à annuler du compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement et la description de la modification ou de l'erreur, le cas échéant, qui motive l'annulation;

(8) L'alinéa 3k) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) le nombre d'unités de conformité visées au sous-alinéa i)(i) à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement, le cas échéant, et le nom de chacun de ces participants.

69 (1) L'alinéa 4e) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) si l'intensité en carbone visée à l'alinéa d) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du

these Regulations, the carbon intensity of the fuel as set out in any report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period;

(2) Paragraph 4(i) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(i) the quantity of the fuel, expressed in cubic metres, determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, that is produced using an eligible feedstock and that is imported for use in Canada in order to create compliance credits during the same three-month period;

(3) Paragraph 4(k) of Schedule 13 to the Regulations is repealed.

(4) Paragraph 4(n) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(n) the number of compliance credits referred to in paragraph (l), if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

70 (1) Paragraph 5(f) of Schedule 13 to the Regulations is repealed.

(2) Subparagraph 5(h)(i) of Schedule 13 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(i) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(3) Subparagraphs 5(h)(ii) and (iii) of Schedule 13 to the Regulations are replaced by the following:

(ii) if the carbon intensity referred to in subparagraph (i) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of these Regulations, the carbon intensity set out in any report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period,

(iii) the quantity of the fuel, expressed in cubic metres or kilograms, as applicable, determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations that is produced using an eligible feedstock and that was imported for use in Canada in order to create compliance credits under subsection 95(1) of these Regulations during the same three-month period, and

présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité;

(2) L'alinéa 4i) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) la quantité du combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en mètres cubes, qui est produite à partir de charges d'alimentation admissibles et importée pour une utilisation au Canada, afin de créer des unités de conformité au cours de la même période;

(3) L'alinéa 4k) de l'annexe 13 du même règlement est abrogé.

(4) L'alinéa 4n) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

n) le nombre d'unités de conformité visées à l'alinéa l) à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement, le cas échéant, et le nom de chacun de ces participants.

70 (1) L'alinéa 5f) de l'annexe 13 du même règlement est abrogé.

(2) Le sous-alinéa 5h)(i) de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(3) Les sous-alinéas 5h)(ii) et (iii) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) si l'intensité en carbone visée au sous-alinéa (i) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité,

(iii) sa quantité déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon le cas, produite à partir de charges d'alimentation admissibles et importée pour une utilisation au Canada, afin de créer des unités de conformité au cours de la même période au titre du paragraphe 95(1) du présent règlement,

(4) Subparagraph 5(i)(iii) of Schedule 13 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(iii) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(5) Subparagraph 5(i)(iv) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(iv) if the carbon intensity referred to in subparagraph (iii) is determined in accordance with section 76 of these Regulations and approved under subsection 85(1) of these Regulations, the carbon intensity of the fuel as set out in any report submitted under subsection 123(1) of these Regulations for the same compliance period,

(6) Paragraph 5(j) of Schedule 13 to the Regulations is repealed.

(7) Paragraph 5(m) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(m) the number of compliance credits referred to in each of subparagraphs (k)(i) and (l)(i), if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

71 The portion of section 7 of Schedule 13 to the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

7 For each three-month period during the compliance period, the following information for each quantity of electricity produced using biogas with a particular carbon intensity whose production in Canada during that compliance period resulted in the deposit of compliance credits into the account of the registered creator:

72 (1) The portion of section 8 of Schedule 13 to the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

8 The following information with respect to each low-carbon-intensity fuel for which the registered creator has requested the creation of compliance credits under section 88 of these Regulations:

(a) the carbon intensity of the fuel determined in accordance with section 76, 78 or 79 of these Regulations for which a credit adjustment is being requested under section 88 of these Regulations and the alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations;

(4) Le sous-alinéa 5i)(iii) de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) the carbon intensity of the fuel and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations, as set out in the report submitted under subsection 121(1) of these Regulations for the same three-month period,

(5) Le sous-alinéa 5i)(iv) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) si l'intensité en carbone visée au sous-alinéa (iii) est déterminée conformément à l'article 76 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement, l'intensité en carbone figurant, le cas échéant, dans le rapport sur les filières d'intensité en carbone transmis au titre du paragraphe 123(1) du présent règlement pour la même période de conformité,

(6) L'alinéa 5j) de l'annexe 13 du même règlement est abrogé.

(7) L'alinéa 5m) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

m) le nombre d'unités de conformité visées respectivement aux sous-alinéas k)(i) et l)(i) à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement, le cas échéant, et le nom de chacun de ces participants.

71 Le passage de l'article 7 de l'annexe 13 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

7 For each three-month period during the compliance period, the following information for each quantity of electricity produced using biogas with a particular carbon intensity whose production in Canada during that compliance period resulted in the deposit of compliance credits into the account of the registered creator:

72 (1) Le passage de l'article 8 de l'annexe 13 du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

8 Pour chaque combustible à faible intensité en carbone pour lequel le créateur enregistré a demandé la création d'unités de conformité conformément à l'article 88 du présent règlement :

a) l'intensité en carbone, déterminée conformément aux articles 76, 78 ou 79 du présent règlement, pour laquelle l'ajustement des unités de conformité est demandé au titre de cet article 88 et l'identifiant alphanumérique assigné à celle-ci aux termes du paragraphe 85(2) du présent règlement;

(2) Subparagraph 8(b)(ii) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(ii) the period referred to in subsection 88(1.1) of these Regulations during which the temporarily approved carbon intensity was used to create compliance credits,

(3) Paragraph 8(b) of Schedule 13 to the Regulations is amended by adding "and" at the end of subparagraph (iv) and by replacing subparagraphs (v) and (vi) by the following:

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(4) Subparagraph 8(c)(ii) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(ii) the period referred to in subsection 88(1.1) of these Regulations during which the carbon intensity was used to create compliance credits,

(5) Paragraph 8(c) of Schedule 13 to the Regulations is amended by adding "and" at the end of subparagraph (iv) and by replacing subparagraphs (v) and (vi) by the following:

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(6) Subparagraph 8(d)(ii) of Schedule 13 to the Regulations is replaced by the following:

(ii) the period referred to in subsection 88(1.1) of these Regulations during which the carbon intensity was used to create compliance credits,

(7) Paragraph 8(d) of Schedule 13 to the Regulations is amended by adding "and" at the end of subparagraph (iv) and by replacing subparagraphs (v) and (vi) by the following:

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(8) Section 8 of Schedule 13 to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(e) the number of compliance credits, if any, determined in accordance with subsection 88(2) of these Regulations, that are to be deposited into any account

(2) Le sous-alinéa 8b)(ii) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la période visée au paragraphe 88(1.1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone approuvée temporairement a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(3) Les sous-alinéas 8b)(v) et (vi) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

(4) Le sous-alinéa 8c)(ii) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la période visée au paragraphe 88(1.1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(5) Les sous-alinéas 8c)(v) et (vi) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

(6) Le sous-alinéa 8d)(ii) de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la période visée au paragraphe 88(1.1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(7) Les sous-alinéas 8d)(v) et (vi) de l'annexe 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

(8) L'article 8 de l'annexe 13 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) le cas échéant, le nombre d'unités de conformité, déterminé conformément au paragraphe 88(2) du présent règlement, à inscrire à tout compte du créateur

of the registered creator opened under section 28 of these Regulations for the period referred to in subsection 88(1.1) of these Regulations;

(f) the number of compliance credits, if any, determined in accordance with subsection 19(4) of these Regulations, that are to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations for the period referred to in subsection 88(1.1) of these Regulations; and

(g) the number of compliance credits, if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

73 Section 9 of Schedule 13 of the Regulations is replaced by the following:

9 The following information with respect to each low-carbon-intensity fuel for which the registered creator has requested the creation of compliance credits under section 90 of these Regulations:

(a) the carbon intensity of the fuel determined in accordance with any of sections 76 to 79 of these Regulations and approved on or after July 1, 2024 under subsection 85(1) of these Regulations for which a credit adjustment is being requested under section 90 of these Regulations and the alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations;

(b) the following information in the case of a fuel that was used to create compliance credits using a carbon intensity that was determined in accordance with any of sections 76 to 79 of these Regulations and approved before July 1, 2024 under subsection 85(1) of these Regulations:

(i) the value of that carbon intensity and the alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations,

(ii) the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations during which that carbon intensity was used to create compliance credits,

(iii) the quantity of the fuel that is determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, expressed in cubic metres or kilograms, that is produced using an eligible feedstock and supplied during the period referred to in subparagraph (ii),

(iv) the energy density of the fuel, expressed in megajoules per cubic metre or per kilogram, as set out in column 2 of Schedule 2, as set out in the Specifications for Fuel LCA Model CI Calculations or as measured in accordance with section 162 of these Regulations, at the election of the registered creator, and

enregistré ouvert au titre de l'article 28 du présent règlement pour la période visée au paragraphe 88(1.1) du présent règlement;

f) le cas échéant, le nombre d'unités de conformité, déterminé conformément au paragraphe 19(4) du présent règlement, à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement pour la période visée au paragraphe 88(1.1) du présent règlement;

g) le cas échéant, le nombre d'unités de conformité à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement et le nom de chacun de ces participants.

73 L'article 9 de l'annexe 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9 Pour chaque combustible à faible intensité en carbone pour lequel le créateur enregistré a demandé la création d'unités de conformité conformément à l'article 90 du présent règlement :

a) l'intensité en carbone, déterminée conformément à l'un des articles 76 à 79 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement le 1er juillet 2024 ou après cette date, pour laquelle l'ajustement des unités de conformité est demandé au titre de cet article 90 et l'identifiant alphanumérique assigné à celle-ci aux termes du paragraphe 85(2) du présent règlement;

b) dans le cas du combustible utilisé pour la création d'unités de conformité au moyen d'une intensité en carbone déterminée conformément à l'un des articles 76 à 79 du présent règlement et approuvée au titre du paragraphe 85(1) du présent règlement avant le 1er juillet 2024 :

(i) la valeur de cette intensité en carbone et l'identifiant alphanumérique assigné à celle-ci aux termes du paragraphe 85(2) du présent règlement,

(ii) la période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(iii) la quantité de combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon le cas, qui est produite à partir de charges d'alimentation admissibles et fournie pendant la période visée au sous-alinéa (ii),

(iv) la densité énergétique du combustible prévue à la colonne 2 de l'annexe 2, prévue par les spécifications pour le calcul de l'IC au moyen du modèle ACV des combustibles ou mesurée conformément à

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(c) in the case where its carbon intensity has been the subject of an application for temporary approval under subsection 91(1) of these Regulations,

(i) any carbon intensity that has been temporarily approved under subsection 91(4) of these Regulations and any alphanumeric identifier assigned to it under subsection 91(5) of these Regulations,

(ii) the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations during which the temporarily approved carbon intensity was used to create compliance credits,

(iii) the quantity of fuel that is determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, expressed in cubic metres or kilograms, that is produced using an eligible feedstock and supplied during the period referred to in subparagraph (ii),

(iv) its energy density, expressed in megajoules per cubic metre or per kilogram, as set out in column 2 of Schedule 2, as set out in the Specifications for Fuel LCA Model CI Calculations or as measured in accordance with section 162 of these Regulations, at the election of the registered creator, and

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(d) in the case where its carbon intensity that was used to create compliance credits is the carbon intensity referred to in paragraph 75(1)(a) of these Regulations,

(i) its carbon intensity,

(ii) the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations during which the carbon intensity was used to create compliance credits,

(iii) the quantity of fuel that is determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, expressed in cubic metres or kilograms, that is produced using an eligible feedstock and supplied during the period referred to in subparagraph (ii),

(iv) its energy density, expressed in megajoules per cubic metre or per kilogram, as set out in column 2 of Schedule 2, as set out in the Specifications for Fuel LCA Model CI Calculations or as measured in accordance with section 162 of these Regulations, at the election of the registered creator, and

l'article 162 du présent règlement, au choix du créateur enregistré, exprimée en mégajoules par kilogramme ou en mégajoules par mètre cube, selon le cas,

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

c) dans le cas du combustible dont l'intensité en carbone a fait l'objet d'une demande d'approbation temporaire aux termes du paragraphe 91(1) du présent règlement :

(i) l'intensité en carbone approuvée temporairement au titre du paragraphe 91(4) du présent règlement et l'identifiant alphanumérique assigné à celle-ci aux termes du paragraphe 91(5) du présent règlement, le cas échéant,

(ii) la période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone approuvée temporairement a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(iii) la quantité de combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon le cas, qui est produite à partir de charges d'alimentation admissibles et fournie pendant la période visée au sous-alinéa (ii),

(iv) la densité énergétique du combustible prévue à la colonne 2 de l'annexe 2, prévue par les spécifications pour le calcul de l'IC au moyen du modèle ACV des combustibles ou mesurée conformément à l'article 162 du présent règlement, au choix du créateur enregistré, exprimée en mégajoules par kilogramme ou en mégajoules par mètre cube, selon le cas,

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

d) dans le cas du combustible dont l'intensité en carbone utilisée pour la création d'unités de conformité est visée à l'alinéa 75(1)a) du présent règlement :

(i) cette intensité en carbone,

(ii) la période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(iii) la quantité de combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(e) in the case where its carbon intensity is determined in accordance with paragraph 75(1)(b) of these Regulations,

(i) its carbon intensity and the alphanumeric identifier assigned to it under subsection 85(2) of these Regulations,

(ii) the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations during which the carbon intensity was used to create compliance credits,

(iii) the quantity of fuel that is determined in accordance with subsection 45(1) of these Regulations, expressed in cubic metres or kilograms, that is produced using an eligible feedstock and supplied during the period referred to in subparagraph (ii),

(iv) its energy density, expressed in megajoules per cubic metre or per kilogram, as set out in column 2 of Schedule 2, as set out in the Specifications for Fuel LCA Model CI Calculations or as measured in accordance with section 162 of these Regulations, at the election of the registered creator, and

(v) if the fuel was produced in Canada, the value determined for P in the formula set out in subsection 19(4) of these Regulations for each quarter referred to in subparagraph (ii);

(f) the number of compliance credits, determined in accordance with subsection 90(2) of these Regulations, that are to be deposited into any account of the registered creator opened under section 28 of these Regulations for the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations;

(g) the number of compliance credits, determined in accordance with subsection 19(4) of these Regulations, that are to be deposited into the account of the registered creator opened under paragraph 28(a) of these Regulations for the period referred to in subsection 90(1) of these Regulations; and

(h) the number of compliance credits, if any, that are to be transferred to each participant under subsection 108(1) of these Regulations and the name of that participant.

le cas, qui est produite à partir de charges d'alimentation admissibles et fournie pendant la période visée au sous-alinéa (ii),

(iv) la densité énergétique du combustible prévue à la colonne 2 de l'annexe 2, prévue par les spécifications pour le calcul de l'IC au moyen du modèle ACV des combustibles ou mesurée conformément à l'article 162 du présent règlement, au choix du créateur enregistré, exprimée en mégajoules par kilogramme ou en mégajoules par mètre cube, selon le cas,

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

e) dans le cas du combustible dont l'intensité en carbone est déterminée conformément à l'alinéa 75(1)b) du présent règlement :

(i) cette intensité en carbone et l'identifiant alphanumérique assigné à celle-ci aux termes du paragraphe 85(2) du présent règlement,

(ii) la période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement au cours de laquelle l'intensité en carbone a été utilisée pour la création d'unités de conformité,

(iii) la quantité de combustible déterminée conformément au paragraphe 45(1) du présent règlement, exprimée en kilogrammes ou en mètres cubes, selon le cas, qui est produite à partir de charges d'alimentation admissibles et fournie pendant la période visée au sous-alinéa (ii),

(iv) la densité énergétique du combustible prévue à la colonne 2 de l'annexe 2, prévue par les spécifications pour le calcul de l'IC au moyen du modèle ACV des combustibles ou mesurée conformément à l'article 162 du présent règlement, au choix du créateur enregistré, exprimée en mégajoules par kilogramme ou en mégajoules par mètre cube, selon le cas,

(v) si le combustible a été produit au Canada, pour chaque trimestre de la période visée au sous-alinéa (ii), la valeur de l'élément P de la formule prévue au paragraphe 19(4) du présent règlement;

f) le nombre d'unités de conformité, déterminé conformément au paragraphe 90(2) du présent règlement, à inscrire à tout compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'article 28 du présent règlement pour la période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement;

g) le nombre d'unités de conformité, déterminé conformément au paragraphe 19(4) du présent règlement, à inscrire au compte du créateur enregistré ouvert au titre de l'alinéa 28a) du présent règlement pour la

période visée au paragraphe 90(1) du présent règlement;

h) le nombre d'unités de conformité à céder à chaque participant au titre du paragraphe 108(1) du présent règlement, le cas échéant, et le nom de chacun de ces participants.

74 Section 5 of Schedule 15 to the Regulations is replaced by the following:

5 The alphanumeric identifier assigned to the carbon intensity of the low-carbon-intensity fuel under subsection 85(2) of these Regulations or the default carbon intensity that is referred to in section 1 of Schedule 6 whichever is applicable.

74 L'article 5 de l'annexe 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5 L'identifiant alphanumérique assigné à l'intensité en carbone du combustible à faible intensité en carbone aux termes du paragraphe 85(2) du présent règlement ou l'intensité en carbone par défaut prévue à l'article 1 de l'annexe 6, selon le cas.

75 Paragraph 7(b) of Schedule 15 to the Regulations is replaced by the following:

(b) the quantity of the low-carbon-intensity fuel produced using eligible feedstock for the purpose of creating compliance credits or to be imported into Canada for the purpose of creating compliance credits;

75 L'alinéa 7b) de l'annexe 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la quantité de combustible à faible intensité en carbone produit à partir de charges d'alimentation admissibles ou importé au Canada en vue de la création d'unités de conformité;

76 Paragraph 8(c) of Schedule 15 to the Regulations is replaced by the following:

(c) the total quantity of the low-carbon-intensity fuel expressed in kilograms, in the case of liquefied renewable natural gas or hydrogen, or in cubic metres, in any other case, that was produced from eligible feedstock and supplied to the person who imports the fuel into Canada for the purpose of creating compliance credits.

76 L'alinéa 8c) de l'annexe 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la quantité totale de combustible produite à partir de charges d'alimentation admissibles et fournie à la personne qui importe le combustible au Canada afin de créer des unités de conformité, exprimée en kilogrammes dans le cas du gaz naturel renouvelable liquéfié et de l'hydrogène et en mètres cubes dans tout autre cas.

77 (1) Paragraph 2(a) of Schedule 17 to the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of a report submitted by a registered creator, the number of those compliance credits that that registered creator created as provisional compliance credits during the compliance period;

77 (1) L'alinéa 2a) de l'annexe 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) si le rapport est transmis par un créateur enregistré, le nombre de ces unités de conformité que ce créateur enregistré a créées comme unités de conformité provisoires pendant la période de conformité;

(2) Paragraph 2(b) of Schedule 17 to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) the number of those compliance credits that the registered creator or primary supplier transferred in accordance with subsection 106(5) of these Regulations during the compliance period;

(2) L'alinéa 2b) de l'annexe 17 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) the number of those compliance credits that the registered creator or primary supplier transferred in accordance with subsection 106(5) of these Regulations during the compliance period;

(3) Paragraph 2(d) of Schedule 17 to the Regulations is replaced by the following:

(d) in the case of a report submitted by a registered creator, the number of those compliance credits that were transferred from that registered creator's accounts in accordance with subsection 108(1) of these Regulations during the compliance period;

(3) L'alinéa 2d) de l'annexe 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) si le rapport est transmis par un créateur enregistré, le nombre de ces unités de conformité qui ont été retirées du compte de ce créateur enregistré en application du paragraphe 108(1) du présent règlement pendant la période de conformité;

(4) Paragraph 2(f) of Schedule 17 to the Regulations is repealed:

(5) Section 2 of Schedule 17 to the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (h), by adding "and" at the end of paragraph (i) and by adding the following after paragraph (i):

(j) in the case of a report submitted by a primary supplier, the number of those compliance credits, if any, that were transferred to that primary supplier during the compliance period preceding the current compliance period in accordance with subsection 112(1) of these Regulations.

78 Paragraphs 7(a) and (b) of Schedule 19 to the Regulations are replaced by the following:

(a) the number of compliance credits that they must use in accordance with subsection 18(3) of these Regulations in order to satisfy the deferred portion of the reduction requirements for each previous compliance period in accordance with subsection 16(3) of these Regulations;

(b) the number of each of the specific types of compliance credits that are referred to in subsection 106(3) of these Regulations that they must use in accordance with subsection 18(3) of these Regulations; and

79 Paragraph 1(d) of Schedule 20 to the Regulations is replaced by the following:

(d) the address of the office of the Department of the Environment to which the verification report is sent; and

80 The Regulations are amended by replacing "ISO Standard 14064-3:2019" with "ISO Standard 14064-3" in the following provisions:

(a) paragraph 148(1)(a);

(b) the portion of section 149 before paragraph (a);

(c) the portion of section 150 before paragraph (a);

(d) the portion of subsection 152(1) before paragraph (a), the marginal note to subsection 152(2) and the portion of subsection 152(2) before paragraph (a);

(e) subparagraph 1(b)(iv) of Schedule 20.

(4) L'alinéa 2f) de l'annexe 17 du même règlement est abrogé.

(5) L'article 2 de l'annexe 17 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa i), de ce qui suit :

j) si le rapport est transmis par un fournisseur principal, le cas échéant, le nombre de ces unités de conformité qui ont été cédées à ce fournisseur principal pendant la période de conformité précédant la période de conformité en cause, conformément au paragraphe 112(1) du présent règlement.

78 Les alinéas 7a) et b) de l'annexe 19 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal doit utiliser conformément au paragraphe 18(3) du présent règlement pour satisfaire à la partie reportée des exigences de réduction pour chaque période de conformité précédente conformément au paragraphe 16(3) du présent règlement;

b) le nombre d'unités de conformité de chacun des types prévus au paragraphe 106(3) du présent règlement que le fournisseur principal doit utiliser conformément au paragraphe 18(3) du présent règlement;

79 L'alinéa 1d) de l'annexe 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) l'adresse des bureaux du ministère de l'Environnement à laquelle le rapport de vérification est transmis;

80 Dans les passages ci-après du même règlement, « norme ISO 14064-3:2019 » est remplacé par « norme ISO 14064-3 » :

a) l'alinéa 148(1)a);

b) le passage de l'article 149 précédant l'alinéa a);

c) le passage de l'article 150 précédant l'alinéa a);

d) le passage du paragraphe 152(1) précédant l'alinéa a), la note marginale du paragraphe 152(2) et le passage du paragraphe 152(2) précédant l'alinéa a);

e) le sous-alinéa 1b)(iv) de l'annexe 20.

Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act

Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

81 (1) Division 18 of Part 5 of Schedule 1 to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations*[2] is amended by adding the following after item 13:

	Column 1	Column 2
Item	Disposition	Type de violation
13.1	14(3.1)	B

(2) Division 18 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 16:

	Column 1	Column 2
Item	Disposition	Type de violation
16.1	15(2.1)	B

(3) Items 40 and 41 of Division 18 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following :

	Column 1	Column 2
Item	Disposition	Type de violation
39.1	106(2.1)	A
39.2	106(2.2)	A
40	108(3)	A
41	108(4)	A

(4) Division 18 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 70:

	Column 1	Column 2
Item	Disposition	Type de violation
70.1	128.1(1)	B

[2] SOR/2017-109

Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

81 (1) La section 18 de la partie 5 de l'annexe 1 du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*[2] est modifiée par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
13.1	14(3.1)	B

(2) La section 18 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 16, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
16.1	15(2.1)	B

(3) Les articles 40 et 41 de la section 18 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
39.1	106(2.1)	A
39.2	106(2.2)	A
40	108(3)	A
41	108(4)	A

(4) La section 18 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 70, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
70.1	128.1(1)	B

[2] DORS/2017-109

(5) Items 82 and 83 of Division 18 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

Coming Into Force

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

SCHEDULE

(Section 55)

SCHEDULE 3.1

(Subsection 19(4))

Related Compliance Credits

TABLE 1

Co-processed Low-Carbon-Intensity Fuel

	Column 1	Column 2
Item	Fuel	Factor
1	Gasoline	0.3
2	Diesel	0.4
3	Fuel suitable for use in aviation	0.4
4	Propane	0.3

TABLE 2

Other Low-Carbon-Intensity Fuels

	Column 1	Column 2
Item	Fuel	Factor
1	Hydrogenation-derived renewable diesel	0.5
2	Fuel suitable for use in aviation	0.8
3	Biodiesel	0.4

(5) Les articles 82 et 83 de la section 18 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

Entrée en vigueur

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

ANNEXE

(article 55)

ANNEXE 3.1

(paragraphe 19(4))

Unités de conformité connexes

TABLEAU 1

Combustibles cotraités à faible intensité en carbone

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Combustible	Facteur
1	Essence	0,3
2	Diesel	0,4
3	Combustible utilisé dans l'aviation	0,4
4	Propane	0,3

TABLEAU 2

Autres combustibles à faible intensité en carbone

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Combustible	Facteur
1	Diesel renouvelable produit par hydrogénation	0,5
2	Combustible utilisé dans l'aviation	0,8
3	Biodiesel	0,4

	Column 1	Column 2
Item	Fuel	Factor
4	All other fuels that are described in paragraph 19(1)(c) of these Regulations	0.3
5	Renewable propane	0.4
6	Renewable natural gas, compressed renewable natural gas or liquefied renewable natural gas	0.4
7	Hydrogen	0.4

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Combustible	Facteur
4	Tout autre combustible qui est décrit à l'alinéa 19(1)c) du présent règlement	0,3
5	Propane renouvelable	0,4
6	Gaz naturel renouvelable, gaz naturel renouvelable comprimé ou gaz naturel renouvelable liquéfié	0,4
7	Hydrogène	0,4

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Revocation of registration of a charity [Audit, 118832773RR0001] 2993
Revocation of registration of charities [Audit, 855722526RR0001] 2994

Canadian International Trade Tribunal
File PR-2026-025 — Notice of determination
Research vessel charter 2991
File PR-2026-055 — Notice of inquiry
File archive storage services 2991
Preliminary injury inquiry PI-2026-004 — Notice of determination
Paperboard cups and containers 2992

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Administrative decisions 2993
Decisions 2993
* Notice to interested parties 2992
Part 1 applications 2993

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999 2957
Notice of intent to amend the Domestic Substances List, adding the letter "P" to the identifiers of 167 reduced regulatory requirement polymers 2970
Waiver of information requirements for living organisms (subsection 106(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2978
Waiver of information requirements for substances (subsection 81(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2981

Industry, Dept. of
Appointments 2982
Senator called 2986
Boards of Trade Act
Kicking Horse Country Chamber of Commerce 2986
Strathroy and District Chamber of Commerce 2987

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Innovation, Science and Economic Development Canada
Radiocommunication Act
Notice No. SMSE-014-26 — Decision on Revisions to the Canadian Table of Frequency Allocations (2026 Edition) 2987

Major Projects Office
Building Canada Act
Notice to extend the public comment period for the Deep Geological Repository for Canada's Used Nuclear Fuel Project 2987

Privy Council Office
Appointment opportunities 2988

ORDERS IN COUNCIL

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of Certain Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999 2995

PARLIAMENT

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, 45th Parliament) 2990

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999, and Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act
Regulations Amending the Clean Fuel Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations 3007

SUPPLEMENTS

Copyright Board
Re:Sound Tariff 1.B – Non-Commercial Radio, Simulcasting, Non-Interactive and Semi-Interactive Streaming (2020-2029)
SOCAN Tariff 4.B – Classical Music Concerts (2025-2027)

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du
Possibilités de nomination 2988

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) 2957
Avis d'intention de modifier la liste intérieure en ajoutant la lettre « P » aux numéros d'identification de 167 polymères à exigences réglementaires réduites 2970
Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les organismes vivants [paragraphe 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] 2978
Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances [paragraphe 81(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] 2981

Grands projets, Bureau des
Loi visant à bâtir le Canada
Avis de prolongation de la période de consultation publique relative au projet de dépôt géologique en profondeur pour le combustible nucléaire irradié du Canada 2989

Industrie, min. de l'
Nominations 2982
Sénateur appelé 2986
Loi sur les chambres de commerce
Kicking Horse Country Chamber of Commerce 2986
Strathroy and District Chamber of Commerce 2987

Innovation, Sciences et Développement économique Canada
Loi sur la radiocommunication
Avis nº SMSE-014-26 — Décision sur les révisions du Tableau canadien d'attribution des bandes de fréquences (édition 2026) 2987

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [vérification, 855722526RR0001] 2994
Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance [vérification, 118832773RR0001] 2993

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 2992
Décisions 2993
Décisions administratives 2993
Demandes de la partie 1 2993

Tribunal canadien du commerce extérieur
Dossier PR-2026-025 — Avis de décision
Affrètement de navire de recherche 2991
Dossier PR-2026-055 — Avis d'enquête
Services d'entreposage de dossiers 2991
Enquête préliminaire de dommage PI-2026-004 — Avis de décision
Gobelets et contenants en carton 2992

DÉCRETS

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application de certains règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) 2995

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 45e législature) 2990

---

* Cet avis a déjà été publié.

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), et Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement
Règlement modifiant le Règlement sur les combustibles propres et le règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement 3007

SUPPLÉMENTS

Commission du droit d'auteur
Tarif 4.B de la SOCAN – Concerts de musique classique (2025-2027)
Tarif Ré:Sonne 1.B – Transmissions non interactives et semi-interactives applicables aux stations de radio non commerciales et à la diffusion simultanée (2020-2029)

SUPPLEMENT Vol. 160, No. 44

SUPPLÉMENT Vol. 160, nº 44

Canada Gazette Part I

Gazette du Canada Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 31, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 31 OCTOBRE 2026

COPYRIGHT BOARD

Re:Sound Tariff 1.B – Non-Commercial Radio, Simulcasting, Non-Interactive and Semi-Interactive Streaming (2020-2029)

Citation: *Re:Sound Tariff 1.B – Non-Commercial Radio, Simulcasting, Non-Interactive and Semi-Interactive Streaming (2020-2029)*, 2026 CB 10-T
See also: *Re:Sound Tariff 1.B – Non-Commercial Radio, Simulcasting, Non-Interactive and Semi-Interactive Streaming (2020-2029)*, 2026 CB 10

Published pursuant to section 70.1 of the *Copyright Act*

Lara Taylor
Secretary General
1-833-860-7131 (toll-free number)
1-833-369-0396 (TTY)
registry-greffe@cb-cda.gc.ca (email)

Re:Sound Tariff 1.B – Non-Commercial Radio, Simulcasting, Non-Interactive and Semi-Interactive Streaming (2020-2029)

Definitions

1. In this tariff,

"Act" means the *Copyright Act*, R.S.C. 1985, c. C-42, as modified; (« *Loi* »)

"device" means any device capable of receiving and playing a file, including a computer, digital media player, cellular phone, smartphone, or tablet; (« *appareil* »)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

Tarif Ré:Sonne 1.B – Transmissions non interactives et semi-interactives applicables aux stations de radio non commerciales et à la diffusion simultanée (2020-2029)

Référence : *Tarif Ré:Sonne 1.B – Transmissions non interactives et semi-interactives applicables aux stations de radio non commerciales et à la diffusion simultanée (2020-2029)*, 2026 CDA 10-T
Voir également : *Tarif Ré:Sonne 1.B – Transmissions non interactives et semi-interactives applicables aux stations de radio non commerciales et à la diffusion simultanée (2020-2029)*, 2026 CDA 10

Publié en vertu de l'article 70.1 de la *Loi sur le droit d'auteur*

La secrétaire générale
Lara Taylor
1-833-860-7131 (numéro sans frais)
1-833-369-0396 (ATS)
registry-greffe@cb-cda.gc.ca (courriel)

Tarif Ré:Sonne 1.B – Transmissions non interactives et semi-interactives applicables aux stations de radio non commerciales et à la diffusion simultanée (2020-2029)

Définitions

1. Aux fins du présent tarif, les termes suivants se définissent comme suit :

« année » signifie une année civile; ("*year*")

« appareil » signifie un appareil pouvant recevoir et lire un fichier, dont un ordinateur, un lecteur numérique, un téléphone portable, un téléphone intelligent ou une tablette électronique; ("*device*")

"file" means a digital file of a sound recording of a musical work or a part thereof; (« *fichier* »)

"month" means a calendar month; (« *mois* »)

"non-commercial radio station" means any radio station that transmits in analog or digital mode, whether in the A.M. or F.M. frequency band or in any other assigned range, other than a Canadian Broadcasting Corporation radio station, that is owned and operated by a not-for-profit organization, including any campus station, community station, native station, or ethnic station owned and operated by a not-for-profit organization, whether or not any part of the station's gross operating costs is funded by advertising revenues, and whether or not the station is licensed by the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission; (« *station de radio non commerciale* »)

"non-commercial streaming service" means any streaming service other than the Canadian Broadcasting Corporation or other national public broadcaster, that is owned and operated by a not-for-profit organization including any campus or community radio station, whether or not any part of the streaming service's operating costs is funded by advertising revenues; (« *service de diffusion en continu non commercial* »)

"non-interactive stream" refers to a stream other than a simulcast, over which the recipient is unable to exercise any control over the content or the timing of the stream. For example, the recipient cannot skip or pause the communication of a file or influence the content by indicating a preference for a musical genre, artist or sound recording other than by selecting the channel; (« *transmission non interactive* »)

"on-demand stream" refers to any stream through which a specific file can be communicated to a member of the public at a place and at a time individually chosen by that member of the public; (« *transmission sur demande* »)

"semi-interactive stream" refers to a stream over which the recipient has the ability to exercise some level of control over the content or the timing of the stream, such as by skipping, pausing, rewinding or fast-forwarding the communication of a file or by indicating a preference for a musical genre, artist or sound recording; (« *transmission semi-interactive* »)

"simulcast" means the simultaneous communication of an over-the-air radio broadcast via the Internet or another digital network, to a device, which is identical to the original signal and over which the recipient is unable to exercise any control over the content or the timing of the communication. For example, the recipient cannot skip, pause, rewind or fast-forward the communication of a file or influence the content of the communication by indicating a preference for a musical genre, artist or sound

« diffusion simultanée » signifie une communication simultanée par voie hertzienne de signaux de radiodiffusion par Internet ou par un autre réseau numérique vers un appareil; ces signaux sont identiques aux signaux originaux et leur destinataire est incapable d'exercer un contrôle sur le contenu ou le moment de la communication. À titre d'exemple, le destinataire ne peut pas ignorer, arrêter, reculer ou avancer la communication d'un fichier ni influencer son contenu en indiquant une préférence pour un genre musical, un artiste ou un enregistrement sonore. Tant qu'une telle interaction est possible, une communication n'est pas considérée comme une diffusion simultanée, peu importe que l'utilisateur final interagisse ou non avec la communication; ("*simulcast*")

« fichier » signifie un fichier numérique d'un enregistrement sonore d'une œuvre musicale ou d'une partie de celle-ci; ("*file*")

« Loi » signifie la *Loi sur le droit d'auteur*, L.R.C. (1985), ch. C-42, dans sa version modifiée; ("*Act*")

« mois » signifie un mois civil; ("*month*")

« service de diffusion en continu » signifie une personne ou une organisation qui transmet une transmission, sauf une diffusion simultanée; ("*streaming service*")

« service de diffusion en continu non commercial » signifie un service de diffusion autre que la Société Radio-Canada ou un autre diffuseur public national, qui appartient à un organisme sans but lucratif et qui est exploité par celui-ci, dont une station de radio étudiante ou communautaire, qu'une partie des coûts d'exploitation du service de diffusion soit ou non financée par des recettes publicitaires; ("*non-commercial streaming service*")

« station de radio non commerciale » signifie toute station de radio qui transmet un signal en mode analogue ou numérique, dans la bande de fréquences MA ou MF ou toute autre gamme de fréquences attribuée, à l'exception d'une station de radio de la Société Radio-Canada, à titre de station exploitée par une personne morale sans but lucratif, incluant toute station de radio de campus, station de radio communautaire, station autochtone ou station à caractère ethnique exploitée à des fins non lucratives que ses coûts bruts d'exploitation soient financés ou non par des recettes publicitaires et que cette station détienne ou non une licence du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes; ("*non-commercial radio station*")

« transmission » signifie la communication au Canada, par Internet ou par un autre réseau numérique, vers un appareil, d'un ou de plusieurs fichiers; ("*stream*")

« transmission non interactive » signifie une lecture autre qu'une diffusion simultanée à l'égard de laquelle le destinataire ne peut exercer aucun contrôle sur le contenu ou

recording. If the possibility of such interaction exists, a communication is not a simulcast, regardless of whether the end user interacts with the communication or not; (« *diffusion simultanée* »)

"stream" means the communication in Canada, via the Internet or another digital network, to a device, of one or more files; (« *transmission* »)

"streaming service" means a person or organization who carries out a stream, including a simulcast; (« *service de diffusion en continu* »)

"year" means a calendar year. (« *année* »)

le moment de la diffusion en continu. À titre d'exemple, le destinataire ne peut pas ignorer ou arrêter la communication d'un fichier ni influencer son contenu en indiquant une préférence pour un genre musical, un artiste ou un enregistrement sonore sinon par le choix d'une chaîne; ("*non-interactive stream*")

« transmission semi-interactive » signifie une transmission à l'égard de laquelle le destinataire peut exercer un certain contrôle sur le contenu ou le moment de la transmission, comme pour ignorer, arrêter, reculer ou avancer la communication d'un fichier ou pour indiquer une préférence pour un genre musical, un artiste ou un enregistrement sonore; ("*semi-interactive stream*")

« transmission sur demande » signifie la transmission par l'entremise de laquelle un fichier peut être communiqué à un membre du public à un endroit et à un moment choisis par celui-ci. ("*on-demand stream*")

Application

2. (1) This tariff sets the royalties to be paid to Re:Sound by

(a) non-commercial radio stations for the communication to the public by telecommunication, in Canada, of published sound recordings embodying musical works and performers' performances of such works, by over-the-air radio broadcasting, for the years 2022 to 2029; and

(b) non-commercial streaming services for the communication to the public by telecommunication, in Canada, of published sound recordings embodying musical works and performers' performances of such works by simulcast, non-interactive stream and semi-interactive stream, for the years 2020 to 2029.

(2) For greater certainty, this tariff does not apply to

(a) a communication to the public by telecommunication by commercial radio stations, the Canadian Broadcasting Corporation or any other national public broadcaster, a satellite radio service, or in connection with the transmission of a pay audio signal;

(b) an on-demand stream or download;

(c) the act of making a sound recording available to the public by telecommunication in a way that allows a member of the public to have access to the sound recording from a place and at a time individually chosen by that member of the public and the communication of the sound recording to the public by telecommunication in that way; or

Application

2. (1) Le présent tarif établit les redevances dues à Ré:Sonne par :

a) les stations de radio non commerciales pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d'enregistrements sonores publiés constitués d'œuvres musicales et de prestations de telles œuvres par voie de radiodiffusion par ondes hertziennes, pour les années 2022 à 2029;

b) les services de diffusion en continu non commerciaux pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d'enregistrements sonores publiés constitués d'œuvres musicales et de prestations de telles œuvres par diffusion simultanée, par transmission non interactive et par transmission semi-interactive, pour les années 2020 à 2029.

(2) Il est entendu que le présent tarif ne s'applique pas à ce qui suit :

a) une communication au public par télécommunication par des stations de radio commerciales, la Société Radio-Canada ou un autre diffuseur public national, un service de radio par satellite ou dans le cadre de la transmission d'un signal sonore payant;

b) une transmission sur demande ou un téléchargement;

c) le fait de mettre un enregistrement sonore à la disposition du public par télécommunication d'une manière qui permet à un membre du public d'avoir accès à l'enregistrement sonore d'un endroit et à un moment choisis individuellement par ce membre du public et la communication de l'enregistrement sonore au public par télécommunication de cette manière;

(d) a podcast or transmission of a programme previously transmitted (whether or not it has been converted to another audio file format) for playback on a device.

Royalties

3. (1) The royalties payable to Re:Sound by a non-commercial radio station in respect of each year for its over-the-air broadcasts shall be $100, for each of the years 2022 to 2029.

(2) The royalties payable to Re:Sound by a non-commercial streaming service in respect of each year for its non-interactive streams and semi-interactive streams (other than simulcasts) shall be

(a) $25.00 per year, for each of the years 2020 to 2025; and

(b) $36.50 per year, for each of the years 2026 to 2029.

(3) The royalties payable to Re:Sound by a non-commercial streaming service in respect of each year for its simulcasts shall be

(a) $25.00 per year, for each of the years 2020 to 2025; and

(b) $36.50 per year, for each of the years 2026 to 2029.

(4) The payment made pursuant to subsection (2) and/or (3) shall be accompanied by a description of the streaming and/or simulcast service the non-commercial streaming service offers or intends to offer.

(5) Non-commercial streaming services are not subject to the special royalty rates set out in subsection 72(3) of the Act.

(6) All royalties payable under this tariff are exclusive of any applicable federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

Payments and Reporting

4. (1) No later than January 1 of each year, a non-commercial radio station shall pay the fee owing for that year pursuant to subsection 3(1).

(2) No later than January 1 of each year, a non-commercial streaming service shall pay the fee owing for that year pursuant to subsection 3(2) and/or 3(3) and provide the report required under subsection 3(4).

d) une baladodiffusion ou la transmission d'un programme déjà transmis (qu'il ait ou non été converti dans un autre format de fichier sonore) en vue de sa lecture sur un appareil.

Redevances

3. (1) Les redevances dues chaque année à Ré:Sonne par une station de radio non commerciale pour les diffusions par ondes hertziennes seront de 100 $, pour chacune des années 2022 à 2029.

(2) Les redevances dues chaque année à Ré:Sonne par un service de diffusion en continu non commercial pour les transmissions non interactives et les transmissions semi-interactives (sauf les diffusions simultanées) seront de :

a) 25,00 $ par année, pour chacune des années 2020 à 2025;

b) 36,50 $ par année, pour chacune des années 2026 à 2029.

(3) Les redevances dues chaque année à Ré:Sonne par un service de diffusion en continu non commercial pour les diffusions simultanées seront de :

a) 25,00 $ par année, pour chacune des années 2020 à 2025;

b) 36,50 $ par année, pour chacune des années 2026 à 2029.

(4) Le paiement effectué aux termes des paragraphes (2) et/ou (3) doit être accompagné d'une description des services de transmission et/ou de diffusion simultanée que le service de diffusion en continu non commercial offre ou a l'intention d'offrir.

(5) Les services de diffusion en continu non commerciaux ne sont pas assujettis aux taux de redevances particuliers prévus au paragraphe 72(3) de la Loi.

(6) Les redevances exigibles aux termes du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres applicables, ni les prélèvements d'autre genre qui pourraient s'appliquer.

Paiements et rapport

4. (1) Au plus tard le 1er janvier de chaque année, la station de radio non commerciale verse la redevance qu'elle doit payer pour l'année en cause aux termes du paragraphe 3(1).

(2) Au plus tard le 1er janvier de chaque année, le service de diffusion en continu non commercial paiera les frais exigibles pour cette année-là aux termes des paragraphes 3(2) et/ou 3(3) et produira le rapport requis aux termes du paragraphe 3(4).

Streaming Service Identification

5. No later than 45 days after the end of the first month during which a non-commercial streaming service carries out a stream pursuant to paragraph 2(1)(b), the streaming service shall provide to Re:Sound the following information:

(a) the name of the streaming service, including

(i) the name of the corporation or other entity, its jurisdiction, the names of its principal officers and any other trade name under which it carries on business, or

(ii) the name of the proprietor of an individual proprietorship;

(b) the address of its principal place of business and, if applicable, the address of an office in Canada if the principal place of business is located outside Canada;

(c) the name, address and email of the persons to be contacted for the purposes of notice, for the exchange of data and for the purposes of invoicing and payment;

(d) the name and address of any authorized distributor;

(e) the name and Uniform Resource Locator (URL) from which the streaming service is or will be offered;

(f) the date(s) of its first non-interactive stream, semi-interactive stream and/or simulcast in Canada; and

(g) documentation to substantiate that the streaming service is a non-commercial streaming service.

Interest on Late Payments

6. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily, at a rate equal to 1% above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

Delivery of Notices and Payments

7. (1) Anything addressed to Re:Sound shall be sent to 175 Bloor Street E, Suite 703, South Tower, Toronto, Ontario M4W 3R8, email: radio@resound.ca, or to any other address or email address of which the non-commercial radio station or streaming service has been notified in writing.

Identification du service de diffusion en continu

5. Au plus tard 45 jours après la fin du premier mois au cours duquel un service de diffusion en continu non commercial transmet une transmission aux termes de l'alinéa 2(1)b), le service de diffusion en continu doit fournir à Ré:Sonne les renseignements suivants :

a) le nom du service de diffusion en continu, notamment :

(i) le nom de la société ou de l'autre entité, son territoire, les noms de ses principaux dirigeants et ses autres noms commerciaux sous lesquels elle fait des affaires, ou

(ii) le nom du propriétaire d'une société à propriétaire unique;

b) l'adresse de son principal établissement et, le cas échéant, l'adresse d'un bureau au Canada si le principal établissement est situé à l'extérieur du Canada;

c) le nom, l'adresse et l'adresse de courriel des personnes à contacter pour les avis, le partage de données, la facturation et les paiements;

d) le nom et l'adresse du distributeur autorisé;

e) le nom et l'adresse URL à partir de laquelle le service de diffusion en continu est ou sera offert;

f) la ou les dates de sa première transmission non interactive, transmission semi-interactive et/ou diffusion simultanée au Canada;

g) la documentation attestant que le service de diffusion en continu est un service de diffusion en continu non commercial.

Intérêts sur paiements en retard

6. Le montant qui n'est pas reçu au plus tard à la date d'échéance portera intérêt à compter de cette date jusqu'à la date à laquelle le montant est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de 1 % au-dessus du taux officiel d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

Expédition des avis et des paiements

7. (1) Toute communication avec Ré:Sonne est adressée au 175, rue Bloor Est, bureau 703, tour Sud, Toronto (Ontario) M4W 3R8, courriel : radio@resonne.ca, ou à toute autre adresse ou adresse de courriel dont la station de radio non commerciale ou le service de diffusion en continu a été avisé par écrit.

(2) Anything addressed to a non-commercial radio station or streaming service shall be sent to the last address or email address of which Re:Sound has been notified in writing.

(3) A notice may be delivered by hand, by postage-paid mail, by email, or by file transfer protocol (FTP). A payment may be made by credit card or delivered by hand, by postage paid mail or by electronic bank transfer (EBT). Where a payment is delivered by EBT, the associated reporting shall be provided concurrently to Re:Sound by email.

(4) Anything mailed in Canada shall be presumed to have been received four business days after the day it was mailed. Anything sent by email, by FTP or by EBT shall be presumed to have been received the day it was transmitted.

(2) Toute communication avec une station de radio non commerciale ou un service de diffusion en continu est adressée à la dernière adresse ou adresse de courriel dont Ré:Sonne a été avisée par écrit.

(3) Un avis peut être livré par messager, par courrier affranchi, par courriel ou au moyen du protocole de transfert de fichier (FTP). Un paiement peut être effectué par carte de crédit ou livré par messager, par courrier affranchi ou par virement électronique de fonds (EBT). Si un paiement est effectué par EBT, le rapport y afférent doit être transmis simultanément à Ré:Sonne par courriel.

(4) Ce qui est envoyé par la poste au Canada est présumé avoir été reçu quatre jours ouvrables après la date de mise à la poste. Ce qui est envoyé par courriel, au moyen du protocole FTP ou par EBT est présumé avoir été reçu le jour de sa transmission.

SUPPLEMENT Vol. 160, No. 44

SUPPLÉMENT Vol. 160, nº 44

Canada Gazette Part I

Gazette du Canada Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 31, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 31 OCTOBRE 2026

COPYRIGHT BOARD

SOCAN Tariff 4.B – Classical Music Concerts (2025-2027)

Citation: *SOCAN Tariff 4.B – Classical Music Concerts (2025-2027)*, 2026 CB 11-T
See also: *SOCAN Tariff 4.B – Classical Music Concerts (2025-2027)*, 2026 CB 11

Published pursuant to section 70.1 of the *Copyright Act*

Lara Taylor
Secretary General
1-833-860-7131 (toll-free number)
1-833-369-0396 (TTY)
registry-greffe@cb-cda.gc.ca (email)

SOCAN Tariff 4.B – Live Performances at Concert Halls, Theatres, and Other Places of Entertainment - Classical Music Concerts (2025-2027)

Terms and Conditions

SOCAN shall have the right to audit the user's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the royalties payable by the user.

All amounts payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily, at a rate equal to 1% above the Bank Rate effective on the last day of the

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

Tarif 4.B de la SOCAN – Concerts de musique classique (2025-2027)

Référence : *Tarif 4.B de la SOCAN – Concerts de musique classique (2025-2027)*, 2026 CDA 11-T
Voir également : *Tarif 4.B de la SOCAN – Concerts de musique classique (2025-2027)*, 2026 CDA 11

Publié en vertu de l'article 70.1 de la *Loi sur le droit d'auteur*

La secrétaire générale
Lara Taylor
1-833-860-7131 (numéro sans frais)
1-833-369-0396 (ATS)
registry-greffe@cb-cda.gc.ca (courriel)

Tarif 4.B de la SOCAN – Exécutions par des artistes-interprètes en personne dans des salles de concert, théâtres ou autres lieux de divertissement - Concerts de musique classique (2025-2027)

Modalités

La SOCAN peut vérifier les livres et registres de l'utilisateur durant les heures normales de bureau, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par l'utilisateur et les redevances exigibles de ce dernier.

Les montants exigibles indiqués dans le présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d'autre genre qui pourraient s'appliquer.

Tout montant impayé à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de 1 % au-dessus du taux officiel

previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

4.B.1 Classical Music Concerts – Per Concert Royalties

To perform, by means of performers in person in the years 2025-2027, any or all of the works in SOCAN's repertoire, at concerts or recitals of classical music, the royalty fee payable per concert is

(a) 1.56% of gross receipts from ticket sales of paid concerts, exclusive of any applicable taxes, with a minimum royalty fee per concert of $49.93; or

(b) 1.56% of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors and other performers during a free concert, with a minimum royalty fee per concert of $49.93.

For greater certainty, Tariff 4.B.1 applies to the performance of musical works by lip-synching or miming.

"Free concert" includes, with respect to festivals, celebrations and other similar events, a concert for which no separate admission charge is made.

Administrative Provisions

No later than 30 days after the concert, the user shall

(a) pay the royalty fee due for the concert;

(b) report the gross receipts from the concert's ticket sales or the total fees paid to the performers, including all singers, musicians, dancers, conductors, and other performers, as may be applicable;

(c) provide the legal names, addresses and telephone numbers of the concert promoters, if any, and of the owners of the venue where the concert took place (if other than the user);

(d) provide the name of the performers at the concert, if available; and

(e) provide the title of each musical work performed, if available.

4.B.2 Classical Music Concerts – Annual Royalties for Orchestras

To perform, at any time and as often as desired in the years 2025-2027, any or all of the works in SOCAN's repertoire, as live performances by orchestras (including

d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

4.B.1 Concerts de musique classique – Redevance pour concerts individuels

Pour l'exécution, par des artistes-interprètes en personne pendant les années 2025 à 2027, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, à l'occasion de concerts ou de récitals de musique classique, la redevance exigible par concert se calcule comme suit :

a) 1,56 % des recettes brutes au guichet des concerts payants, à l'exclusion de toute taxe applicable, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 49,93 $;

b) 1,56 % des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes-interprètes participant à un concert gratuit, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 49,93 $.

Il est entendu que le Tarif 4.B.1 s'applique à l'exécution d'œuvres musicales en synchro ou mimée.

« Concert gratuit » comprend le concert présenté dans le cadre d'une fête, d'un festival ou d'un événement semblable et qui ne fait pas l'objet d'un prix d'entrée supplémentaire.

Dispositions administratives

Au plus tard 30 jours après le concert, l'utilisateur :

a) verse les redevances exigibles pour le concert;

b) fait rapport de ses recettes brutes au guichet des concerts payants ou, selon le cas, des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes-interprètes;

c) fournit les noms, adresses et numéros de téléphone des promoteurs du concert, le cas échéant, et des propriétaires de l'établissement où s'est déroulé le concert (si ces propriétaires sont autres que l'utilisateur);

d) fournit le nom des artistes-interprètes, si cette information est disponible;

e) fournit le titre de chaque œuvre musicale exécutée lors du concert, si cette information est disponible.

4.B.2 Concerts de musique classique – Redevance annuelle pour orchestres

Pour l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré pendant les années 2025 à 2027, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par

singers), at concerts or recitals of classical music, an annual royalty calculated in accordance with the following is payable in semi-annual instalments by no later than January 31 and July 31:

For the year 2025:

Table 1: Annual royalties per concert for orchestras for the year 2025

Annual Orchestra Budget	Royalty per Concert
$0 to $100,000	$73
$100,001 to $500,000	$117
$500,001 to $1,000,000	$191
$1,000,001 to $2,000,000	$238
$2,000,001 to $5,000,000	$398
$5,000,001 to $10,000,000	$436
Over $10,000,000	$477

For the years 2026 and 2027:

Table 2: Annual royalties per concert for orchestras for the years 2026 and 2027

Annual Orchestra Budget	Royalty per Concert
$0 to $100,000	$77
$100,001 to $500,000	$123
$500,001 to $1,000,000	$201
$1,000,001 to $2,000,000	$250
$2,000,001 to $5,000,000	$418
$5,000,001 to $7,500,000	$458
$7,500,001 to $10,000,000	$469
$10,000,001 to $12,500,000	$501
$12,500,001 to $15,000,000	$513
Over $15,000,000	$548

"Orchestras" include a musical group which offers to the public one or more series of concerts or recitals that have been predetermined in an annual budget.

Included in "concert" are concerts where no work of SOCAN's repertoire is performed.

Accompanying a user's semi-annual payment, the user shall file with SOCAN a report setting out

(a) the orchestra's annual budget at the time of the report;

un orchestre (y compris les chanteurs), à l'occasion de concerts ou de récitals de musique classique, la redevance annuelle exigible, payable en deux versements au plus tard les 31 janvier et 31 juillet, se calcule comme suit :

Pour l'année 2025 :

Tableau 1 : Redevance annuelle par concert pour les orchestres pour l'année 2025

Budget annuel de l'orchestre	Redevance par concert
0 $ à 100 000 $	73 $
100 001 $ à 500 000 $	117 $
500 001 $ à 1 000 000 $	191 $
1 000 001 $ à 2 000 000 $	238 $
2 000 001 $ à 5 000 000 $	398 $
5 000 001 $ à 10 000 000 $	436 $
Plus de 10 000 000 $	447 $

Pour les années 2026 et 2027 :

Tableau 2 : Redevance annuelle par concert pour les orchestres pour les années 2026 et 2027

Budget annuel de l'orchestre	Redevance par concert
0 $ à 100 000 $	77 $
100 001 $ à 500 000 $	123 $
500 001 $ à 1 000 000 $	201 $
1 000 001 $ à 2 000 000 $	250 $
2 000 001 $ à 5 000 000 $	418 $
5 000 001 $ à 7 500 000 $	458 $
7 500 001 $ à 10 000 000 $	469 $
10 000 001 $ à 12 500 000 $	501 $
12 500 001 $ à 15 000 000 $	513 $
Plus de 15 000 000 $	548 $

« Orchestres » inclut l'ensemble musical qui offre au public une ou plusieurs séries de concerts ou récitals déterminées d'avance, à même un budget annuel.

Sont compris dans « concert » les concerts qui ne comprennent aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN.

Le paiement semestriel que l'utilisateur soumet à la SOCAN doit être accompagné d'un rapport indiquant :

a) le budget annuel de l'orchestre au moment du rapport;

(b) a list of all of concerts performed in Canada by the orchestra for that semi-annual period, including the date, venue, and location of each concert;

(c) the number of concerts in which royalties are payable to SOCAN;

(d) for any concert listed in (b) for which the user claims no royalty is payable to SOCAN, an explanation that establishes why no royalty is payable; and

(e) for each concert in which royalties are payable to SOCAN, the program and/or the title of each musical work performed, if available.

Where royalties are paid under this tariff, no royalties shall be payable under Tariff 4.B.1.

4.B.3 Classical Music Concerts – Annual Royalties for Presenting Organizations

To perform, by means of performers in person in the years 2025-2027, any or all of the works in SOCAN's repertoire during a series of concerts or recitals of classical music forming part of an artistic season of a presenting organization, the annual royalty fee payable is

0.96% of gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues, for all concerts (including concerts where no work of SOCAN's repertoire is performed), exclusive of any applicable taxes, with a minimum annual royalty fee of $49.93.

Where a series of concerts and recitals forming part of a presenting organization's artistic season is free of charge, the annual royalty fee payable is

0.96% of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performers, for all concerts (including concerts where no work of SOCAN's repertoire is performed) in the series, with a minimum annual royalty fee of $49.93.

For greater certainty, Tariff 4.B.3 applies to the performance of musical works by lip-synching or miming.

Administrative Provisions

No later than 30 days after each concert, the user shall

(a) provide the legal names, addresses and telephone numbers of the concert promoters, if any, and of the

b) une liste de tous les concerts donnés au Canada par l'orchestre au cours de cette période semestrielle, incluant la date, l'établissement et l'emplacement de chaque concert;

c) le nombre de concerts pour lesquels des redevances sont exigibles à la SOCAN;

d) pour tout concert énuméré à l'alinéa b) pour lequel l'utilisateur soutient qu'aucune redevance n'est exigible à la SOCAN, une explication établissant pourquoi aucune redevance n'est exigible;

e) pour chaque concert pour lequel des redevances sont exigibles à la SOCAN, le programme et/ou le titre de chaque œuvre musicale exécutée, si disponible.

Le Tarif 4.B.1 ne s'applique pas lorsque les redevances sont payées en vertu du présent tarif.

4.B.3 Concerts de musique classique – Redevance annuelle pour les diffuseurs

Pour l'exécution, par des artistes-interprètes en personne pendant les années 2025 à 2027, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans le cadre d'une série de concerts ou de récitals de musique classique faisant partie d'une saison artistique offerte par un diffuseur, la redevance annuelle exigible se calcule comme suit :

0,96 % des recettes brutes au guichet, des revenus d'abonnement et des frais d'adhésion pour l'ensemble des concerts (y compris les concerts durant lesquels aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN n'est exécutée), à l'exclusion de toute taxe applicable, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 49,93 $.

Lorsqu'une série de concerts ou de récitals faisant partie de la saison artistique d'un diffuseur est gratuite, la redevance annuelle exigible se calcule comme suit :

0,96 % des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes-interprètes participant aux concerts (y compris les concerts durant lesquels aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN n'est exécutée) de la série, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 49,93 $.

Il est entendu que le Tarif 4.B.3 s'applique à l'exécution d'œuvres musicales en synchro ou mimée.

Modalités

Au plus tard 30 jours après le concert, l'utilisateur fournit :

a) les noms, adresses et numéros de téléphone des promoteurs du concert, le cas échéant, et des propriétaires

owners of the venue where the concert took place (if other than the user);

(b) provide the name of the performers at the concert, if available; and

(c) provide the title of each musical work performed, if available.

No later than January 31 of the year for which the tariff applies, the user shall file with SOCAN a report estimating the gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues for that year. For a series of free concerts and recitals, the user shall file a report estimating the fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performing artists for all concerts in the series. If the estimated payment is $100 or less, payment shall accompany the report. Otherwise, payments based on the report's estimate shall be made quarterly within 30 days of the end of each quarter.

No later than January 31 of the following year, the user shall file with SOCAN a report of the actual gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues or, for a series of free concerts and recitals, the fees paid to singers, musicians, dancers, conductors and other performing artists, during the year for which the tariff applies, and an adjustment of the annual royalties shall be paid to SOCAN. Any amount due shall accompany the report; if the royalties due are less than the amount paid, SOCAN shall credit the user with the amount of the overpayment.

Where royalty fees are paid under this tariff, no royalty fees shall be payable under Tariff 4.B.1.

de l'établissement où s'est déroulé le concert (si ces propriétaires sont autres que l'utilisateur);

b) le nom des artistes-interprètes, si cette information est disponible;

c) le titre de chaque œuvre musicale exécutée lors du concert, si cette information est disponible.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par le tarif, l'utilisateur soumet à la SOCAN un rapport estimant les recettes brutes au guichet, les revenus d'abonnement et les frais d'adhésion pour cette année. Pour une série de concerts ou récitals gratuits, l'utilisateur soumet un rapport estimant les cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes-interprètes participant aux concerts de la série. Si la redevance est estimée à 100 $ ou moins, le paiement est joint au rapport. Sinon, des versements trimestriels sont effectués, conformément à l'estimation contenue dans le rapport, dans les 30 jours suivant la fin de chaque trimestre.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, l'utilisateur soumet à la SOCAN un rapport établissant les recettes brutes au guichet, les revenus d'abonnement et les frais d'adhésion réellement reçus ou, dans le cas d'une série de concerts ou récitals gratuits, les cachets réellement versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes-interprètes participant aux concerts, pendant l'année où le tarif s'applique, et la redevance est ajustée en conséquence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si la redevance est inférieure au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit de l'utilisateur.

Le Tarif 4.B.1 ne s'applique pas lorsque les redevances sont payées en vertu du présent tarif.