

# Canada Gazette Part II



# Gazette du Canada Partie II

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 15, 2025

OTTAWA, LE SAMEDI 15 MARS 2025

Registration  
SOR/2025-107 March 15, 2025

Enregistrement  
DORS/2025-107 Le 15 mars 2025

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

LOI SUR LA TARIFICATION DE LA POLLUTION  
CAUSÉE PAR LES GAZ À EFFET DE SERRE

P.C. 2025-446 March 15, 2025

C.P. 2025-446 Le 15 mars 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, makes the annexed *Regulations Amending Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act and the Fuel Charge Regulations* under sections 166 and 168 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>a</sup>.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des articles 166 et 168 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre et le Règlement sur la redevance sur les combustibles*, ci-après.

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 186

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 186

**Regulations Amending Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act and the Fuel Charge Regulations**

**Règlement modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre et le Règlement sur la redevance sur les combustibles**

**Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act**

**Annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre**

**1 Table 5 of Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act<sup>1</sup> is amended by replacing Columns 6 to 11 with the following:**

**1 Le tableau 5 de l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre<sup>1</sup> est modifié par remplacement des Colonnes 6 à 11 par ce qui suit :**

Column 6

Colonne 6

Rates of charge applicable after March 31, 2025

Taux des redevances applicables après le 31 mars 2025

0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0

0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0  
0

<sup>1</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 186

<sup>1</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 186

## Fuel Charge Regulations

**2 Section 3.1 of the *Fuel Charge Regulations*<sup>2</sup> is amended by adding “and” at the end of paragraph (e.1) and by repealing paragraphs (g) to (l).**

**3 Section 25 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):**

### **Non-application after March 2025**

**(7)** Subsections (3), (4) and (6) do not apply after March 2025.

### **Non-application after September 2025**

**(8)** Subsections (1), (2) and (5) do not apply after September 2025.

**4 The Regulations are amended by adding the following after section 32:**

## **PART 11**

### **Registration and Returns after March 2025**

#### **No requirement to register — distributor**

**33** For the purposes of subsection 55(4) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as a distributor in respect of a type of fuel, section 55 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

#### **No requirement to register — importer**

**34** For the purposes of subsection 56(4) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as an importer in respect of a type of fuel, section 56 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

#### **No requirement to register — emitter**

**35** For the purposes of subsection 57(2) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, not registered for the purposes of Part 1 of the Act as an emitter, section 57 of the Act does not apply to the person after March 2025.

## Règlement sur la redevance sur les combustibles

**2 Les alinéas 3.1g) à l) du *Règlement sur la redevance sur les combustibles*<sup>2</sup> sont abrogés.**

**3 L'article 25 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :**

### **Non-application après mars 2025**

**(7)** Les paragraphes (3), (4) et (6) ne s'appliquent pas après mars 2025.

### **Non-application après septembre 2025**

**(8)** Les paragraphes (1), (2) et (5) ne s'appliquent pas après septembre 2025.

**4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :**

## **PARTIE 11**

### **Inscription et déclarations après mars 2025**

#### **Inscription non obligatoire — distributeur**

**33** Pour l'application du paragraphe 55(4) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre de distributeur relativement à un type de combustible, l'article 55 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

#### **Inscription non obligatoire — importateur**

**34** Pour l'application du paragraphe 56(4) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre d'importateur relativement à un type de combustible, l'article 56 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

#### **Inscription non obligatoire — émetteur**

**35** Pour l'application du paragraphe 57(2) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est pas inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre d'émetteur, l'article 57 de la Loi ne s'applique pas à elle après mars 2025.

<sup>2</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 187

<sup>2</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 187

**No requirement to register — user**

**36** For the purposes of subsection 58(2) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, not registered for the purposes of Part 1 of the Act as a user in respect of a type of fuel, section 58 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

**No requirement to register — user of combustible waste**

**37** For the purposes of subsection 59(3) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as a user in respect of combustible waste, section 59 of the Act does not apply to the person in respect of combustible waste after March 2025.

**No requirement to register — air carrier**

**38** For the purposes of subsection 60(7) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as an air carrier or specified air carrier in respect of a type of fuel, section 60 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

**No requirement to register — marine carrier**

**39** For the purposes of subsection 61(7) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as a marine carrier or specified marine carrier in respect of a type of fuel, section 61 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

**No requirement to register — rail carrier**

**40** For the purposes of subsection 62(5) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as a rail carrier or specified rail carrier in respect of a type of fuel, section 62 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

**No requirement to register — road carrier**

**41** For the purposes of subsection 63(5) of the Act, if a person is, on March 31, 2025, neither registered nor required to be registered for the purposes of Part 1 of the Act as a road carrier in respect of a type of fuel, section 63 of the Act does not apply to the person in respect of that type of fuel after March 2025.

**Registrations cancelled — November 1, 2025**

**42** For the purposes of the application of the fuel charge system, despite any provision of Part 1 of the Act, every registration under Division 4 of that Part is cancelled on November 1, 2025.

**Inscription non obligatoire — utilisateur**

**36** Pour l'application du paragraphe 58(2) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est pas inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre d'utilisateur relativement à un type de combustible, l'article 58 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

**Inscription non obligatoire — utilisateur de déchets combustibles**

**37** Pour l'application du paragraphe 59(3) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre d'utilisateur relativement à des déchets combustibles, l'article 59 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement aux déchets combustibles après mars 2025.

**Inscription non obligatoire — transporteur aérien**

**38** Pour l'application du paragraphe 60(7) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre de transporteur aérien ou de transporteur aérien désigné relativement à un type de combustible, l'article 60 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

**Inscription non obligatoire — transporteur maritime**

**39** Pour l'application du paragraphe 61(7) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre de transporteur maritime ou de transporteur maritime désigné relativement à un type de combustible, l'article 61 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

**Inscription non obligatoire — transporteur ferroviaire**

**40** Pour l'application du paragraphe 62(5) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre de transporteur ferroviaire ou de transporteur ferroviaire désigné relativement à un type de combustible, l'article 62 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

**Inscription non obligatoire — transporteur routier**

**41** Pour l'application du paragraphe 63(5) de la Loi, si le 31 mars 2025 une personne n'est ni inscrite ni tenue d'être inscrite pour l'application de la partie 1 de la Loi à titre de transporteur routier relativement à un type de combustible, l'article 63 de la Loi ne s'applique pas à elle relativement à ce type de combustible après mars 2025.

**Inscriptions annulées — 1<sup>er</sup> novembre 2025**

**42** Pour l'application du régime de redevance sur les combustibles et malgré les dispositions de la partie 1 de la Loi, chaque inscription en vertu de la section 4 de cette partie est annulée le 1<sup>er</sup> novembre 2025.

### No requirement to file

**43** For the purposes of subsection 69(4) of the Act, a reporting period of a person is a prescribed reporting period and a return for the reporting period is not required to be filed if

- (a) the reporting period begins after March 2025; and
- (b) it is the case that
  - (i) no charge becomes payable by the person in the reporting period, or
  - (ii) the amount of each charge that becomes payable by the person in the reporting period is equal to zero.

**5 These Regulations come into force or are deemed to have come into force on April 1, 2025, but if they are published in the *Canada Gazette* before that day, they come into force on the day on which they are published.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (GGPPA) provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pollution pricing system (the federal backstop system) for the purpose of establishing minimum national standards of GHG price stringency to reduce GHG emissions. The federal backstop system has two components: a regulatory charge on fossil fuels (the fuel charge) and an Output-Based Pricing System (OBPS) for large industry.

A price on carbon pollution is an important part of Canada's climate plan. It is a system that is flexible and that promotes market-driven solutions. The federal government is refocusing pollution pricing on industrial carbon pricing by effectively eliminating the fuel charge and removing the requirement for a consumer carbon price. The federal OBPS was designed to put a price on carbon pollution, creating an incentive for industrial facilities

### Production non obligatoire

**43** Pour l'application du paragraphe 69(4) de la Loi, est une période de déclaration prévue la période de déclaration d'une personne et une déclaration pour la période de déclaration n'est pas tenue d'être produite si, à la fois :

- a) la période de déclaration commence après mars 2025;
- b) selon le cas :
  - (i) aucune redevance ne devient payable par la personne au cours de la période de déclaration,
  - (ii) le montant de chaque redevance qui devient payable par la personne au cours de la période de déclaration est égal à zéro.

**5 Le présent règlement entre en vigueur ou est réputé être entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025 ou, si elle est antérieure, à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.**

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

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

### Enjeux

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (la Loi) fournit un cadre juridique et prévoit des pouvoirs habilitants pour le système fédéral de tarification de la pollution par le carbone (filet de sécurité fédéral) afin d'établir les normes nationales minimales en matière de tarification de gaz à effet de serre (GES) pour réduire les émissions de GES. Le filet de sécurité fédéral comporte deux composantes : une redevance réglementaire sur les combustibles fossiles (la redevance sur les combustibles) et un système de tarification fondé sur le rendement (STFR) pour les grandes industries.

Établir un prix sur la pollution est à la base du plan climatique du Canada. Il s'agit d'un système flexible et qui favorise les solutions axées sur le marché. Le gouvernement fédéral recentre la tarification de la pollution sur la tarification de la pollution par le carbone pour l'industrie en éliminant la redevance sur les combustibles et l'exigence d'avoir une tarification du carbone pour les consommateurs. Le STFR fédéral a été conçu de manière à mettre un

from sectors at significant risk of carbon leakage<sup>1</sup> and competitiveness impacts due to carbon pollution pricing to reduce their emissions per unit of output. Carbon pricing is part of a suite of measures to address climate change. In the absence of the fuel charge, other measures will continue to incentivize emissions reductions. With the Amending Regulations, the Government is taking an initial step towards refocusing the federal pollution pricing system. The federal government intends to introduce legislative amendments to update the GGPPA.

## Background

Part 1 of the GGPPA is under the purview of the Minister of Finance and is administered by the Canada Revenue Agency (CRA) and, at the border, the Canada Border Services Agency. It provides the legal framework and enabling authorities for the fuel charge system. The fuel charge currently applies in Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Nunavut and Yukon (listed provinces). The fuel charge is generally paid by fuel producers or distributors and generally applies to fossil fuels produced, delivered or used in a listed province, brought into a listed province from another place in Canada, or imported into Canada at a location in a listed province.

The fuel charge applies at the rates set out in Schedule 2 to the GGPPA, which vary by fuel type. The rates represent a carbon price of \$80 per tonne in 2024-25. Part 1 of the GGPPA also provides that certain modifications and additions to the fuel charge system may be made by way of regulations. The existing *Fuel Charge Regulations* were made to provide such additional rules for the proper functioning of the fuel charge system.

Sections 55 to 62 of the GGPPA provide the authority to prescribe persons or classes of persons to whom, or conditions under which, requirements to register for certain categories of registrants under Part 1 of the GGPPA do not apply. Section 69 of the GGPPA provides the authority to prescribe circumstances or conditions under which requirements to file returns under Part 1 of the GGPPA do not apply. Section 166 of the GGPPA enables the making

<sup>1</sup> Carbon leakage occurs when production and investment shift to jurisdictions with less stringent carbon pollution pricing, weakening emissions reductions at the global level, while reducing economic activity in the jurisdiction with more stringent carbon pollution pricing.

prix sur la pollution par le carbone en encourageant les installations industrielles des secteurs risquant fortement de voir leur compétitivité affectée et étant à risque élevé de fuites de carbone<sup>1</sup> en raison de la tarification de la pollution par le carbone à réduire leurs émissions par unité de production. La tarification du carbone fait partie d'un ensemble de mesures visant à lutter contre le changement climatique. En l'absence de la redevance sur les combustibles, d'autres mesures continueront d'encourager les réductions d'émissions. Avec le règlement modifié, le gouvernement fait un premier pas pour recentrer le régime fédéral de tarification de la pollution. Le gouvernement fédéral a l'intention de déposer des amendements législatifs afin de mettre à jour la Loi.

## Contexte

La partie 1 de la Loi relève du ministre des Finances et est administrée par l'Agence du revenu du Canada (ARC) et, à la frontière, par l'Agence des services frontaliers du Canada. Elle fournit un cadre juridique et prévoit des pouvoirs habilitants pour le système de redevance sur les combustibles. La redevance sur les combustibles s'applique actuellement à Terre-Neuve-et-Labrador, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, au Nunavut et au Yukon (provinces assujetties). Elle est généralement payée par les producteurs ou les distributeurs de combustible et s'applique de façon générale aux combustibles fossiles produits, livrés ou utilisés dans une province assujettie, transférés dans une province assujettie d'un autre endroit au Canada ou importés au Canada dans un lieu donné d'une province assujettie.

La redevance sur les combustibles s'applique aux taux prévus à l'annexe 2 de la Loi, lesquels varient selon le type de combustible. Les taux représentent un prix du carbone de 80 \$ par tonne en 2024-2025. La partie 1 de la Loi prévoit également que certaines modifications et certains ajouts au régime de redevance sur les combustibles peuvent être effectués par voie réglementaire. Le *Règlement sur la redevance sur les combustibles* a été pris afin de prévoir de telles règles supplémentaires pour le bon fonctionnement du régime de redevance sur les combustibles.

Les articles 55 à 62 de la Loi confèrent le pouvoir de prévoir les personnes visées par règlement ou les personnes d'une catégorie réglementaire pour qui, ou les conditions prévues par règlement en vertu desquelles, les obligations de s'inscrire pour certaines catégories d'inscrits en vertu de la partie 1 de la Loi ne s'appliquent pas. L'article 69 de la Loi confère le pouvoir de prévoir par règlement les circonstances ou les conditions en vertu desquelles les

<sup>1</sup> Les fuites de carbone se produisent lorsque la production et les investissements se déplacent vers des lieux où la tarification de la pollution par le carbone est moins rigoureuse, ce qui diminue les réductions d'émissions à l'échelle mondiale et ralentit l'activité économique à l'endroit où la tarification de la pollution par le carbone est plus rigoureuse.

of regulations to amend Schedule 2 to the GGPPA in respect of the fuel charge rates applicable, as well as to prescribe anything that is to be prescribed by regulation. Section 168 of the GGPPA enables the making of regulations prescribing rules in respect of how the fuel charge system applies and in respect of other aspects relating to the application of that system. These provisions of Part 1 of the GGPPA provide the Governor in Council with the authority to implement rules that set the fuel charge rates to zero, remove certain administrative requirements and cancel certain registrations as of a certain date.

In the past, regulations amending the GGPPA and the *Fuel Charge Regulations*, such as SOR/2020-261 and SOR/2023-129, have been published in the *Canada Gazette* to amend the fuel charge rates, and provincial applicability of the fuel charge.

Independent research by the Canadian Climate Institute<sup>2</sup> finds that industrial carbon pricing systems will be the main driver of emissions reductions attributable to carbon pricing by 2030. With the removal of the fuel charge, the federal government intends to refocus federal carbon pollution pricing requirements on ensuring carbon pricing systems are in place across Canada on a broad range of greenhouse gas emissions from industry and to engage with provinces, territories, Indigenous Peoples and stakeholders on changes to the minimum national stringency standards for carbon pollution pricing, known as the federal “benchmark” criteria. This engagement process would build on the interim review committed to in the current benchmark. In doing so, the federal government intends to strengthen Canada’s approach to carbon pricing for industry to ensure its continued effectiveness and continue to make progress on climate targets.

Changes are expected to focus the benchmark on ensuring industrial pricing systems continue to achieve the most emissions reductions possible and encourage the transition to low-carbon technologies, while protecting industry against competitiveness and carbon leakage impacts. The goal of the benchmark criteria would continue to be that systems are similarly stringent, fair and effective, and the engagement would consider opportunities to strengthen industrial carbon markets so that they deliver the incentives needed for major decarbonization projects across industry.

obligations de produire en vertu de la partie 1 de la Loi ne s’appliquent pas. L’article 166 de la Loi confère le pouvoir de prendre un règlement modifiant l’annexe 2 de la Loi relativement aux taux de la redevance sur les combustibles applicables, ainsi que de prévoir par règlement tout ce qui peut être prévu par règlement. L’article 168 de la Loi confère le pouvoir de prendre un règlement établissant les règles prévoyant les modalités d’application de ce régime et les règles relatives à d’autres aspects concernant l’application de ce régime. Ces dispositions de la partie 1 de la Loi confèrent au gouverneur en conseil le pouvoir de mettre en œuvre des règles qui fixent les taux de la redevance sur les combustibles à zéro, éliminent certaines exigences administratives et annulent certaines inscriptions à une date précise.

Par le passé, des règlements modifiant la Loi et le *Règlement sur la redevance sur les combustibles*, comme DORS/2020-261 et DORS/2023-129, ont été publiés dans la *Gazette du Canada* afin de modifier les taux de la redevance sur les combustibles et son applicabilité à l’échelle provinciale.

Une recherche indépendante effectuée par l’Institut climatique du Canada révèle que les systèmes de tarification du carbone pour l’industrie seront le principal moteur des réductions d’émissions attribuables à la tarification du carbone d’ici 2030. Avec la cessation de l’application de la redevance sur les combustibles, le gouvernement fédéral a l’intention de recentrer les exigences fédérales en matière de tarification de la pollution par le carbone pour veiller à ce que des systèmes de tarification du carbone soient mis en place dans tout le Canada pour un large éventail d’émissions de gaz à effet de serre provenant de l’industrie. Il a également l’intention de mobiliser les provinces, les territoires, les peuples autochtones et les parties prenantes concernant les changements aux normes nationales minimales de rigueur pour la tarification de la pollution par le carbone, connues sous le nom des critères du « modèle fédéral ». Ce faisant, le gouvernement fédéral entend renforcer l’approche du Canada en matière de tarification du carbone pour l’industrie afin d’assurer son efficacité continue et de continuer à progresser dans la réalisation des objectifs climatiques.

Il est attendu que des modifications soient apportées pour que le modèle fédéral soit axé à veiller à ce que les systèmes de tarification du carbone pour l’industrie continuent de réduire au maximum les émissions et d’encourager la transition vers des technologies à faible teneur en carbone, tout en protégeant l’industrie contre les répercussions sur la compétitivité et les fuites de carbone. L’objectif des critères du modèle fédéral demeurerait que les systèmes soient similairement rigoureux, équitables et efficaces. La mobilisation porterait sur les possibilités de renforcer les marchés industriels du carbone afin qu’ils

<sup>2</sup> <https://climateinstitute.ca/news/industrial-carbon-pricing-the-top-driver-of-emissions-reductions-new-analysis-shows/>

Since the fuel charge was introduced in 2019, the Government has introduced complementary climate mitigation policies, some of which complement the fuel charge. In 2022, the Government of Canada released the *2030 Emissions Reduction Plan: Canada's Next Steps for Clean Air and a Strong Economy*, which is a comprehensive plan for Canada to reach 40% below 2005 national emissions levels by 2030.

### Objective

The objective of the Amending Regulations is to effectively remove the fuel charge as the federal government intends to refocus federal carbon pollution pricing requirements on ensuring carbon pricing systems are in place across Canada on a broad range of greenhouse gas emissions from industry. The Amending Regulations will cease the application of the fuel charge, starting on April 1, 2025, by setting the applicable charge rates in Schedule 2 of the GGPPA to zero, beginning on April 1, 2025. The Amending Regulations also remove specific administrative obligations, such as requirements to file and to register under Part 1 of the GGPPA.

### Description

The Amending Regulations provide that the applicable fuel charge rates for all types of fuel and combustible waste are set to zero after March 31, 2025. Therefore, beginning on April 1, 2025, the fuel charge effectively ceases to apply.

The Amending Regulations also make a consequential amendment, for greater certainty, to eliminate all dates after March 31, 2025, on which there would otherwise be an annual requirement to compute inventories held and pay a fuel charge on these inventories.

The Amending Regulations also cease the application of certain administrative requirements that are no longer necessary. Administrative relief is provided as described below.

- After March 31, 2025, requirements for registered emitters subject to a provincial output-based performance standards system to provide certain information in respect of changes to their facilities to the Minister of Environment and Climate Change cease to apply. After September 30, 2025, all residual requirements in respect of those registered emitters cease to apply.

encouragent les grands projets de décarbonation nécessaires dans l'ensemble de l'industrie.

Depuis la mise en œuvre de la redevance sur les combustibles en 2019, le gouvernement a mis en place des politiques complémentaires d'atténuation du changement climatique, dont certaines sont complémentaires à la redevance sur les combustibles. En 2022, le gouvernement du Canada a publié le *Plan de réduction des émissions pour 2030 : Prochaines étapes du Canada pour un air pur et une économie forte*, lequel est un plan exhaustif pour que le Canada atteigne d'ici 2030 un niveau de 40 % sous le niveau d'émissions nationales de 2005.

### Objectif

Le règlement modifié a pour objectif d'éliminer la redevance sur les combustibles puisque le gouvernement fédéral a l'intention de recentrer les exigences fédérales en matière de tarification de la pollution par le carbone en veillant à ce que des systèmes de tarification du carbone soient en place dans tout le Canada pour un large éventail d'émissions de gaz à effet de serre provenant de l'industrie. Le règlement modifié cessera l'application de la redevance sur les combustibles à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, en fixant les taux applicables de la redevance contenus à l'annexe 2 de la Loi à zéro, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025. Le règlement modifié élimine également des obligations administratives spécifiques, comme les obligations de produire et de s'inscrire en vertu de la partie 1 de la Loi.

### Description

Le règlement modifié prévoit que les taux applicables de la redevance sur les combustibles pour tous les types de combustibles et pour les déchets combustibles soient fixés à zéro après le 31 mars 2025. Par conséquent, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, la redevance sur les combustibles cesse de s'appliquer.

Le règlement modifié effectue également une modification corrélative, pour plus de certitude, afin de supprimer toutes les dates après le 31 mars 2025 auxquelles il y aurait, par ailleurs, une obligation annuelle de calculer les stocks détenus et de payer la redevance sur les combustibles sur ces stocks.

Le règlement modifié prévoit également la cessation de l'application de certaines exigences administratives qui ne sont plus nécessaires. L'allègement administratif prévu est décrit ci-dessous.

- Après le 31 mars 2025, l'obligation pour les émetteurs inscrits assujettis à un système provincial de normes de rendement fondées sur les émissions de fournir au ministre de l'Environnement et du Changement climatique certains renseignements relatifs aux changements à leurs installations cesse de s'appliquer. Après le 30 septembre 2025, toutes les obligations résiduelles



- After March 31, 2025, no persons are required to newly register in respect of any category or any type of fuel. All existing registrations are cancelled on November 1, 2025.
- For reporting periods beginning after March 31, 2025, there is no requirement to file a return if no positive amount of fuel charge is payable.

## Regulatory development

### Consultation

To meet the Government of Canada's objective of removing the fuel charge for April 1, 2025, consultations were not conducted on the Amending Regulations. For the same reason, the Amending Regulations were exempted from prepublication.

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

For the measures contained in the Amending Regulations, no specific direct impacts have been identified in respect of the Government's obligations in relation to modern treaties.

The federal government intends to consult Indigenous Peoples on changes to the minimum national stringency standards for carbon pollution pricing as the government refocuses carbon pollution pricing on industrial pricing.

### *Instrument choice*

The GGPPA provides the Governor in Council with the authority to make regulations relevant to the application of the fuel charge under Part 1 of the GGPPA, including new fuel charge rates and rules establishing circumstances in which certain requirements do not apply. Regulatory changes are therefore the appropriate mechanism under the GGPPA to implement this new policy measure in respect of the fuel charge system.

## Regulatory analysis

### *Costs and benefits*

#### Costs and benefits analysis

The federal price on carbon pollution is revenue neutral for the federal government; the direct proceeds from the federal backstop system remain in the province or territory

relatives à ces émetteurs inscrits cessent de s'appliquer.

- Après le 31 mars 2025, aucune personne n'est tenue de nouvellement s'inscrire relativement à toute catégorie ou tout type de combustible. Toutes les inscriptions existantes sont annulées le 1<sup>er</sup> novembre 2025.
- Pour les périodes de déclaration qui commencent après le 31 mars 2025, aucune déclaration ne doit être produite si aucun montant positif de redevance sur les combustibles n'est payable.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Afin d'atteindre l'objectif du gouvernement fédéral d'éliminer la redevance sur les combustibles le 1<sup>er</sup> avril 2025, aucune consultation n'a été menée sur le règlement modifié. Pour la même raison, le règlement modifié a été exempté de publication préalable.

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

Pour les mesures figurant dans le règlement modifié, aucune incidence directe n'a été identifiée relativement aux obligations du gouvernement concernant les traités modernes.

Le gouvernement du Canada a l'intention de mobiliser les peuples autochtones sur les changements aux normes nationales minimales de rigueur pour la tarification de la pollution par le carbone alors que le gouvernement recentre la tarification de la pollution par le carbone sur la tarification de la pollution pour l'industrie.

### *Choix de l'instrument*

La Loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements relatifs à l'application de la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi, y compris de nouveaux taux de la redevance sur les combustibles et des règles établissant dans quelles circonstances certaines exigences ne s'appliquent pas. Les modifications réglementaires sont donc le mécanisme approprié pour la mise en œuvre de cette nouvelle mesure de politique relativement au régime de redevance sur les combustibles en vertu de la Loi.

## Analyse de la réglementation

### *Coûts et avantages*

#### Analyse coûts-avantages

La tarification fédérale de la pollution par le carbone est neutre sur le plan des recettes pour le gouvernement fédéral; les produits directs issus du filet de sécurité fédéral

where they are collected. For those provinces where the fuel charge applies — Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta — the majority of direct proceeds from the federal fuel charge are returned to households (who ultimately bear the impact of the carbon price) through the Canada Carbon Rebate (CCR). Under this approach, the majority of households receive more money than they pay, with lower-income households benefiting the most. In Yukon and Nunavut, all direct proceeds from the federal fuel charge are returned to the territorial governments. Please refer to the Gender-Based Analysis Plus analysis section below for more details on how fuel charge proceeds are being returned to individuals.

The Amending Regulations would effectively eliminate the fuel charge by setting the applicable charge rates in Schedule 2 of the GGPPA to zero beginning on April 1, 2025, and also remove specific administrative obligations such as requirements to file and to register under Part 1 of the GGPPA.

A quantitative analysis was conducted for the fuel charge years 2025-2030. This timeframe was chosen because 2030 represents the final year for which carbon price increases were set under the federal benchmark.

The quantitative analysis employs ECCC's computable general equilibrium model of the Canadian economy (EC-PRO) to analyze the incremental impacts of the Amending Regulations.

#### Baseline scenario

The baseline scenario used in this analysis is a projection based on a modified 2023 Reference case (Ref23). Ref23 includes federal, provincial, and territorial policies and measures that were in place as of August 2023. These include policies such as the carbon price increasing to \$170/tonne of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e) by 2030 (both federal fuel charge and OBPS and provincial/territorial equivalents), *Clean Fuel Regulations* (CFR), and investment tax credits. However, Ref23 does not include some policies that have since been included in Ref24, most importantly for this analysis the Electric Vehicle Availability Standard (EVAS) regulation.

As such, the additional measures version of the Ref23 baseline was used for this analysis, which also includes the light - and heavy-duty ZEV mandates, Green Buildings

demeurent dans la province ou le territoire où ils sont perçus. Dans les provinces où la redevance sur les combustibles s'applique — Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan et Alberta — la majorité des produits directs issus de la redevance fédérale sur les combustibles sont retournés aux ménages (lesquels sont les porteurs ultimes de l'impact du prix du carbone) au moyen de la Remise canadienne sur le carbone (RCC). Dans le cadre de cette approche, la majorité des ménages reçoivent plus d'argent qu'ils n'en paient, les ménages à faible revenu étant ceux qui en bénéficient le plus. Au Yukon et au Nunavut, tous les produits directs issus de la redevance fédérale sur les combustibles sont retournés aux gouvernements territoriaux. Veuillez consulter la section de l'analyse comparative entre les sexes plus ci-dessous pour plus de détails sur la façon dont les produits issus de la redevance sur les combustibles sont retournés aux particuliers.

Le règlement modifié aurait pour effet d'éliminer la redevance sur les combustibles en fixant les taux applicables de la redevance indiqués à l'annexe 2 de la Loi à zéro, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, et d'éliminer certaines obligations administratives spécifiques, comme les exigences de produire et de s'inscrire en vertu de la partie 1 de la Loi.

Une analyse quantitative a été effectuée pour les années de redevance sur les combustibles 2025-2030. Cette période a été choisie puisque 2030 est la dernière année pour laquelle des augmentations de la tarification du carbone sont prévues en vertu du modèle fédéral.

L'analyse quantitative utilise un modèle informatique d'équilibre général d'ECCC de l'économie canadienne (EC-PRO) afin d'analyser les impacts différentiels du règlement modifié.

#### Scénario de référence

Le scénario de référence utilisé dans cette analyse est une projection selon un scénario de référence pour 2023 modifié (Ref23). Le Ref23 comprend des politiques et des mesures fédérales, provinciales et territoriales qui étaient en vigueur au mois d'août 2023. Il s'agit notamment des politiques comme le prix du carbone augmentant à 170 \$ par tonne d'équivalent en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e) d'ici 2030 (à la fois la redevance fédérale sur les combustibles et le STFR, et les équivalents provinciaux/territoriaux), du *Règlement sur les combustibles propres* (RCP) et des crédits d'impôt à l'investissement. Toutefois, le Ref23 n'inclut pas certaines politiques ayant été depuis incluses dans le Ref24, en particulier le règlement sur la norme de disponibilité des véhicules électriques (NDVE), pour les fins de cette analyse.

Ainsi, la version des mesures supplémentaires du scénario de référence Ref23 a été utilisée pour cette analyse, laquelle comprend également les mandats de véhicules

Strategy, Hydrogen Strategy, Oil and Gas Emissions Cap, the consultation version of the *Clean Electricity Regulations*, enhanced oil and gas methane regulations, and others. The light-duty ZEV mandates are very important to understand the impact of eliminating the fuel charge (see below).

Including these additional policies in this scenario creates additional interactions, leading to smaller emissions impacts from the elimination of the fuel charge. That is, there are now a suite of different emissions reduction policies, and removing the fuel charge now would have a smaller impact on emissions compared to when it was introduced, as there are now other policies covering the same emissions sources that will take on a larger role if the fuel charge is eliminated.

### Regulatory scenario

The regulatory scenario builds on the baseline scenario, with the additional assumption that the Amending Regulations are implemented. The Amending Regulations are modelled as eliminating the fuel charge, as of 2025, and all similar carbon pricing in provincial and territorial carbon pricing systems as well as the elimination of all proceeds that were being returned to households through the CCR or provincial systems. The carbon price trajectory is maintained in industrial carbon pricing systems and Quebec is assumed to maintain carbon pricing through its linked cap-and-trade system with California under the Western Climate Initiative (WCI). In the regulatory scenario the economy and all other modelled policies react to the elimination of the fuel charge.

There are important interactions that happen in EC-Pro in the regulatory scenario and explain modelling results:

- 1) The elimination of the fuel charge decreases the price of fuels (liquid, solid and gaseous) in all jurisdictions except Quebec. Because proceeds from the fuel charge were being returned to households, the financial implications (proceeds received by households to offset the fuel charge) on household consumption are muted in these modelling results. (See the Gender-Based Analysis Plus section for complementary analysis of impacts on households.)
- 2) The elimination of the fuel charge increases demand for gasoline and diesel, which increases CFR compliance obligations while the elimination also lowers the

légers et lourds zéro émission (VZE), la Stratégie pour les bâtiments verts, la Stratégie pour l'hydrogène et le Plafond des émissions du secteur pétrolier et gazier, la version pour consultation du *Règlement sur l'électricité propre*, le Règlement renforcé sur le méthane du secteur pétrolier et gazier et autres. Les mandats des VZE légers sont très importants pour comprendre l'incidence de l'élimination de la redevance sur les combustibles (voir ci-dessous).

L'inclusion de ces politiques additionnelles dans le présent scénario crée des interactions supplémentaires, entraînant des incidences moindres des émissions provenant de l'élimination de la redevance sur les combustibles. C'est-à-dire qu'il existe maintenant un ensemble de différentes politiques de réduction des émissions. L'élimination de la redevance sur les combustibles aurait maintenant une incidence moindre sur les émissions comparativement au moment où elle a été instaurée, puisqu'il existe maintenant d'autres politiques couvrant les mêmes sources d'émissions, lesquelles assumeront un rôle plus important en cas d'élimination de la redevance sur les combustibles.

### Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire s'appuie sur le scénario de référence, avec l'hypothèse supplémentaire selon laquelle le règlement modifié est mis en œuvre. Le règlement modifié est modélisé comme ayant l'effet d'éliminer la redevance sur les combustibles, à compter de 2025, et toutes les tarifications du carbone similaires dans les systèmes provinciaux et territoriaux de tarification du carbone, ainsi que d'éliminer tous les produits qui étaient retournés aux ménages au moyen de la RCC ou de systèmes provinciaux. La trajectoire du prix du carbone est maintenue dans les systèmes de tarification du carbone pour l'industrie et l'hypothèse est prise que le Québec maintienne la tarification du carbone au moyen de son système de plafonnement et d'échange auprès de la Californie de la Western Climate Initiative (WCI). Dans le scénario réglementaire, l'économie et l'ensemble des autres politiques modélisées réagissent à la suppression de la redevance sur les combustibles.

Il y a des interactions importantes qui se produisent dans l'EC-Pro dans le scénario réglementaire et expliquent la modélisation des résultats :

- 1) L'élimination de la redevance sur les combustibles réduit le prix des combustibles (liquides, solides et gazeux) dans toutes les administrations, sauf le Québec. Puisque les produits issus de la redevance sur les combustibles étaient retournés aux ménages, les incidences financières (produits reçus par les ménages pour compenser la redevance sur les combustibles) sur la consommation des ménages sont atténuées dans ces résultats de la modélisation. (Voir la section de l'analyse comparative entre les sexes plus pour une analyse complémentaire des incidences sur les ménages.)

incentive to blend hydrogen and biofuels into fossil fuels, which decreases the supply of CFR credits. CFR credit prices increase to balance the market with increased costs being passed on to consumers of gasoline and diesel in all jurisdictions (including Quebec). In addition, higher CFR credit prices induce some additional emissions reductions across sectors that create CFR credits.

- 3) EVAS regulations are modelled in EC-Pro as limiting national emissions associated with household transportation according to vehicle stock turnover. Nationally, households in the model adopt ZEVs at the same rate in both the baseline and regulatory scenarios as EVAS is present in both cases. However, in the regulatory scenario, the incentive comes from EVAS rather than households choosing to purchase ZEVs because they will save on fuel costs by avoiding the fuel charge. This significantly limits the national emissions impact of eliminating the fuel charge as light-duty vehicle emissions are limited by EVAS in both scenarios.
- 4) The Canada Green Buildings strategy policy interacts with natural gas consumption. Given the stringency of this policy, foregone reductions in GHG emissions associated with the elimination of the fuel charge are mostly related to the slower adoption of technologies which reduce emissions from natural gas used for home heating.

## Costs

The Department of Finance Canada, using ECCC's emissions data, estimates that the elimination of the fuel charge will lead to a loss of 12.57 Mt cumulative GHG emissions reductions from 2025 to 2030. This estimation of the environmental effect of the fuel charge differs from previous estimates such as the one published by the PBO in October of 2024. While the previous analysis finds that the fuel charge is responsible for a 15 Mt reduction by 2030, the current analysis finds that the fuel charge is responsible for only 3.3 Mt in 2030. It is important to note that the impact on progress towards Canada's 2030 target differs, due to changes in WCI credits bought by Québec under their cap-and-trade system.

- 2) L'élimination de la redevance sur les combustibles augmente la demande d'essence et de diesel, ce qui augmente les obligations de conformité au RCP alors que l'élimination réduit également l'incitatif pour mélanger l'hydrogène et les biocarburants avec les combustibles fossiles, ce qui diminue la fourniture de crédits du RCP. Les prix des crédits du RCP augmentent pour équilibrer le marché avec les coûts accrus transférés aux consommateurs d'essence et de diesel dans toutes les administrations (y compris le Québec). De plus, les prix plus élevés des crédits du RCP entraînent certaines réductions supplémentaires des émissions dans l'ensemble des secteurs qui créent des crédits du RCP.
- 3) Le règlement sur les NDVE est modélisé dans le modèle EC-Pro comme limitant les émissions nationales associées au transport pour les ménages en fonction du roulement des stocks des véhicules. À l'échelle nationale, les ménages dans le modèle adoptent des VZE au même taux dans le scénario de référence et dans le scénario réglementaire puisque les NDVE sont présentes dans les deux cas. Toutefois, dans le scénario réglementaire, l'incitatif vient des NDVE plutôt que du choix des ménages d'acheter des VZE parce qu'ils économisent sur les coûts de carburant en évitant la redevance sur les combustibles. Ceci limite considérablement l'incidence sur les émissions nationales de l'élimination de la redevance sur les combustibles puisque les émissions associées aux véhicules légers sont limitées par les NDVE dans les deux scénarios.
- 4) La Stratégie pour les bâtiments verts interagit avec la consommation de gaz naturel. Compte tenu de la rigueur de cette politique, la diminution de la réduction des émissions de GES associée à l'élimination de la redevance sur les combustibles est surtout liée à l'adoption plus lente de technologies qui réduisent les émissions de gaz naturel utilisé pour le chauffage domestique.

## Coûts

Le ministère des Finances Canada, à l'aide des données d'émissions d'ECCC<sup>2</sup>, estime que l'élimination de la redevance sur les combustibles entraînera une diminution cumulative de 12,57 Mt de réductions d'émission de GES de 2025 à 2030. Cette estimation de l'effet environnemental de la redevance sur les combustibles diffère des estimations précédentes, comme celle publiée par le DPB en octobre 2024. Alors que l'analyse précédente conclut que la redevance sur les combustibles est responsable d'une réduction de 15 Mt d'ici 2030, l'analyse actuelle conclut qu'elle n'est responsable que de 3,3 Mt en 2030. Il est important de noter que l'impact sur les progrès vers l'objectif de 2030 du Canada est différent en raison des changements apportés aux crédits WCI achetés par le

<sup>2</sup> Coût social des émissions de gaz à effet de serre - Canada.ca

This analysis is not however comparable. The analysis done for the PBO assessed a carbon pricing scenario with an alternate scenario where there had never been carbon pricing, and carbon pricing in Quebec was also removed. In contrast, the current analysis compares the pricing scenario with a counterfactual case where the fuel charge is in place until 2024 and is removed in 2025, but the Quebec cap-and-trade system stays intact. Furthermore, additional policies such as the CFR, ZEV mandates, and Green Buildings Strategy are included in the current analysis; these additional policies, which interact with the fuel charge, end up reducing the impact of removing the fuel charge.

To monetize the costs of foregone emissions reductions, ECCC’s social cost of carbon<sup>3</sup> was used. ECCC’s social cost of carbon is a measure of the incremental damages expected from a small increase in carbon emissions. Each year, the social cost of carbon increases as a result of larger incremental damages to physical and economic systems due to future emissions, and increased impacts to wealth due to the higher willingness to pay to avoid economic damages. In 2023, the social cost of carbon was estimated to be \$261 per tonne and is expected to reach \$294 in 2030 (in \$2021). Using the social cost of carbon figures for 2025 to 2030, the monetized cost of foregone emissions reductions over the period of the elimination of the fuel charge pursuant to the Amending Regulations is estimated to be about \$3.83 billion (in 2024 dollars, discounted at 2% to 2025-26).

Table 1 shows the estimated incremental forgone emissions reductions and estimated monetized costs associated with the Amending Regulations.

**Table 1: Estimated Incremental Foregone Emissions Reductions and Monetized Costs (\$2024)**

Impacted stakeholder	Description of cost	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	Total
Canadian society	Estimated Foregone emissions reductions (in megatonnes of CO <sub>2</sub> e)	1.28	1.39	1.26	1.87	3.46	3.32	12.57
Canadian society	Estimated social cost of carbon of foregone emissions reductions (millions 2024 dollars, 2% discount rate)	394	427	384	571	1,049	1,005	3,829

<sup>3</sup> Social cost of greenhouse gas emissions - Canada.ca

Québec dans le cadre de son système de plafonnement et d’échange.

Cette analyse n’est toutefois pas comparable. L’analyse réalisée pour le DPB a évalué un scénario de tarification du carbone avec un scénario alternatif dans lequel il n’y a jamais eu de tarification du carbone, et la tarification du carbone au Québec a également été éliminée. En revanche, l’analyse actuelle compare le scénario de tarification à un scénario contrefactuel dans lequel la redevance sur les combustibles est en place jusqu’en 2024 et est éliminée en 2025, mais où le système de plafonnement et d’échange du Québec reste intact. En outre, l’analyse actuelle tient compte de politiques supplémentaires telles que le RCP, les mandats VZE et la Stratégie pour les bâtiments verts; ces politiques supplémentaires, qui interagissent avec la redevance sur les combustibles, finissent par réduire l’impact de la suppression de la redevance sur les combustibles.

Pour monétiser les coûts provenant de la diminution de la réduction des émissions, le coût social du carbone d’ECCC<sup>3</sup> a été utilisé. Le coût social du carbone d’ECCC est une mesure des dommages graduels attendus d’une faible augmentation des émissions de carbone. Chaque année, le coût social du carbone augmente à la suite de dommages graduels plus importants aux systèmes physiques et économiques en raison des émissions futures et des incidences accrues sur la richesse en raison d’une plus grande volonté de payer afin d’éviter des dommages économiques. En 2023, le coût social du carbone était estimé à 261 dollars par tonne et devrait atteindre 294 dollars en 2030 (en dollar de 2021). Au moyen des chiffres du coût social du carbone de 2025 à 2030, le coût monétisé de la diminution de la réduction des émissions au cours de la période de l’élimination de la redevance sur les combustibles conformément au règlement modifié est estimé à environ 3,83 milliards de dollars (en dollar de 2024, actualisé à 2 % jusqu’en 2025-2026).

Le tableau 1 montre l’estimation de la diminution de la réduction des émissions et des coûts monétaires associés au règlement modifié.

<sup>3</sup> Coût social des émissions de gaz à effet de serre - Canada.ca

**Tableau 1 : Estimation de la diminution de la réduction des émissions et des coûts monétaires**

Intervenant concerné	Description du coût	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Société canadienne	Estimation de la diminution de la réduction des émissions (en mégatonne d'équivalent en CO <sub>2</sub> )	1,28	1,39	1,26	1,87	3,46	3,32	12,57
Société canadienne	Estimation du coût social du carbone de la diminution de la réduction des émissions (en millions de dollars de 2024, actualisé à 2 %)	394	427	384	571	1 049	1 005	3 829

**Benefits**

Carbon pricing under the federal fuel charge has generally been revenue-neutral for the federal government, over time, for Canadians, as proceeds have been returned to jurisdictions through the CCR for households and other payments. As a result, the direct benefit to households from eliminating the fuel charge is expected to be limited.

However, as had been consistent with the government’s carbon pricing policy objective, the fuel charge increased fossil fuel costs to incentivize lower emissions consumption choices. In the absence of environmental considerations, this created economic distortions, leading to efficiency losses in the economy. Consequently, the elimination of the fuel charge is expected to generate some economic gains that would benefit both households and businesses.

The broader economic gains can be estimated using a computable general equilibrium (CGE) model, which considers dynamic behavioral responses within an economy. EC-PRO is the CGE model leveraged by ECCC to measure the impact of climate-related policies on the economy and emissions. EC-PRO predicts that when accounting for policy interactions, the elimination of the fuel charge increases GDP by 0.5 per cent in 2030. The total welfare gains, not accounting for the social cost of carbon, for households, as measured by the equivalent variation<sup>4,5,6</sup>, would be equivalent to a 0.3 per cent increase in household consumption in 2030 (\$5.4 billion 2024 dollars). Modelling a greater reliance on regulatory measures for GHG

**Avantages**

La tarification du carbone en vertu de la redevance fédérale sur les combustibles est généralement neutre au plan des recettes pour le gouvernement fédéral, au fil du temps, pour les Canadiennes et les Canadiens, puisque les produits sont retournés aux administrations par l’entremise de la RCC pour les ménages et d’autres paiements. Par conséquent, l’avantage direct de l’élimination de la redevance sur les combustibles pour les ménages devrait être limité.

Toutefois, ceci ayant été conforme à l’objectif des politiques de la tarification du carbone du gouvernement, la redevance sur les combustibles augmentait les coûts des combustibles fossiles afin d’encourager des choix d’une consommation moins polluante. En l’absence de considérations environnementales, cette augmentation créait une distorsion économique, menant à des pertes d’efficacité dans l’économie. Par conséquent, la cessation de l’application de la redevance sur les combustibles devrait générer des gains économiques qui profiteraient aux ménages et aux entreprises.

Les gains économiques globaux peuvent être estimés à l’aide d’un modèle informatique d’équilibre général (EGC), lequel tient compte des réactions comportementales dynamiques au sein d’une économie. Le modèle EC-PRO est le modèle EGC exploité par ECCC pour mesurer l’incidence des politiques climatiques sur l’économie et les émissions. EC-PRO prévoit qu’en tenant compte des interactions de politiques, l’élimination de la redevance sur les combustibles augmente le PIB de 0,5 % en 2030. Les gains de bien-être totaux, sans tenir compte du coût social du carbone, pour les ménages, mesurés par la variation équivalente<sup>4,5,6</sup>, équivaldraient à une augmentation de 0,3 % de la consommation des ménages

<sup>4</sup> The equivalent variation represents the amount of money that would need to be given to (or taken away from) households with the Amending Regulations in place to make them as well off as they would be in the absence of the Amending Regulations.  
<sup>5</sup> Boadway, R. and Neil, B. "Welfare Economics." Basil Blackwell Publisher Limited, Oxford, 1984.  
<sup>6</sup> Varian, H. "Microeconomic Analysis, Third Edition." W. W. Norton & Company, New York, 1992.

<sup>4</sup> La variation équivalente représente la somme d’argent qu’il faudrait donner (ou retirer) aux ménages une fois le règlement modifié en place pour que leur situation soit identique à celle en l’absence du règlement modificatif.  
<sup>5</sup> Boadway, R. et Neil, B. "Welfare Economics." Basil Blackwell Publisher Limited, Oxford, 1984.  
<sup>6</sup> Varian, H. "Microeconomic Analysis, Third Edition." W. W. Norton & Company, New York, 1992.

abatement presents a challenge and these results may not fully capture all relevant efficiency losses.

en 2030 (5,4 milliards de dollars de 2024). La modélisation d'une plus grande dépendance à l'égard des mesures réglementaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue un défi et ces résultats pourraient ne pas tenir compte de toutes les pertes d'efficacité pertinentes.

Impacted Stakeholder	Description of the benefit	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	Total
Canadian households	Estimated impact on aggregate consumption (\$2024)	2,398	1,553	2,229	3,056	4,483	5,441	19,160
	Percentage Change	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%

Intervenant concerné	Description de l'avantage	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	Total
Ménages canadiens	Estimation de l'impact sur la consommation globale	2 398	1 553	2 229	3 056	4 483	5 441	19 160
	Changement en pourcentage	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,2%

*Limitations of the cost-benefit analysis*

While a CBA can be a useful tool for quantifying key elements and outcomes of removing the fuel charge, it cannot capture all costs and benefits and has several important limitations.

- In addition to reducing carbon emissions, the federal fuel charge could lower air pollutants that harm health and ecosystems. Removing the fuel charge could therefore result in environmental and health costs, which are difficult to quantify and not included in this analysis. As a result, the total cost of the Amending Regulations is underestimated – though it is unclear whether the underestimation is significant.
- The analysis was conducted for years covering 2025-2030. This timeframe was chosen because the 2030 represents the final year for which carbon price increases were set under the federal benchmark. With this timeframe, the CBA may place too much emphasis on short-term benefits while underestimating the long-term cost of forgone emissions reductions.
- Monetizing the costs and benefits over time relies on projections of economic, environmental, and technological changes. These are difficult to predict accurately and represent important sources of uncertainty in the estimates.
- While the analysis attempts to account for interactions between the fuel charge and other climate policies, these impacts are not precisely captured due to the challenges of modeling the full suite of policy measures across all levels of government and beyond.
- Given important challenges in accurately measuring the full range of costs and benefits, determining the net impact of the regulatory change based on the metrics presented in the Costs and Benefits Analysis would not provide an accurate assessment of the overall

*Limitations de l'analyse coûts-avantages*

Bien qu'une analyse coûts-avantages puisse être un outil utile pour quantifier les éléments et résultats clés de la cessation de la redevance sur les combustibles, cette analyse ne peut pas capturer tous les coûts et bénéfices et comporte d'importantes limitations.

- En plus de réduire les émissions de carbone, la redevance fédérale sur les combustibles pourrait réduire les polluants atmosphériques qui sont nocifs pour la santé et les écosystèmes. La cessation de la redevance sur les combustibles pourrait donc résulter en des coûts sur l'environnement et la santé, lesquels sont difficilement quantifiables et ne sont pas inclus dans cette analyse. Par conséquent, le coût total du règlement modifié est sous-estimé, bien qu'il ne soit pas clair si cette sous-estimation est considérable.
- Cette analyse a été effectuée pour la période de 2025 à 2030. Cette période a été choisie puisque 2030 est la dernière année pour laquelle des augmentations de la tarification du carbone sont prévues en vertu du modèle fédéral. En choisissant cette période, il est possible que l'analyse coûts-avantages soit trop concentrée sur les avantages à court terme tout en sous-estimant le coût à long terme de la diminution des réductions d'émissions.
- La monétisation des coûts et des avantages au fil du temps repose sur des projections de changements économiques, environnementaux et technologiques qui sont difficiles à prévoir avec précision et représentent d'importantes sources d'incertitude dans les estimations.
- Bien que l'analyse tente de tenir compte des interactions entre la redevance sur les combustibles et d'autres politiques climatiques, ces impacts ne sont pas saisis avec précision en raison des difficultés liées à la

environmental and economic effect. For this reason, a net benefit or cost cannot be determined.

### *Sensitivity analysis*

Given the potential uncertainty due to various assumptions, sensitivity analyses were conducted to assess the impact of changes to the discount rate.

The federal government uses a 2% discount rate to arrive at a present value of all costs and benefits in any cost-benefit analysis (CBA) or analysis in which social cost of greenhouse gas values are applied to multiple future years. For sensitivity analysis, it is recommended a 1.5% and 2.5% discount rate be applied to assess different incremental damages from GHG emissions. A sensitivity analysis was done to compare the central analysis (2% discount rate) with a higher discount rate (2.5%) and lower discount rate (1.5%), but this does not have a large impact due to the short time frame of the analytical horizon. Using a 1.5% discount rate, the total social costs of carbon of foregone emissions reductions increase by 2% to \$3.89 billion (\$2024) and using a 2.5% discount rate, total costs decrease by 2% to \$3.77 billion (\$2024).

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the Amending Regulations will not impose any direct administrative or compliance costs on Canadian small businesses. The fuel charge requirements under Part 1 of the GGPPA, the *Fuel Charge Regulations* and the Amending Regulations generally apply to fuel producers and fuel distributors upstream in the distribution chain, which are generally medium or large-sized businesses.

Going forward, there would be no new fuel charge proceeds to return to businesses, including through the CCR for Small Businesses, a refundable tax credit that returns a portion of fuel charge proceeds to small and medium-sized businesses based on the number of employees they have. To the extent that the fuel charge will no longer

modélisation de l'ensemble complet des mesures de politiques à tous les niveaux de gouvernement et au-delà.

- Compte tenu des défis importants que pose la mesure précise de l'ensemble des coûts et des avantages, la détermination de l'impact net de la modification réglementaire sur la base des paramètres présentés dans l'analyse des coûts et des avantages ne fournirait pas une évaluation précise de l'effet environnemental et économique global. Pour ces raisons, il n'est pas possible de déterminer un avantage ou un coût net.

### *Analyse de sensibilité*

Compte tenu de l'incertitude potentielle liée aux diverses hypothèses, des analyses de sensibilité ont été réalisées pour évaluer l'impact des modifications du taux d'actualisation.

Le gouvernement fédéral utilise un taux d'actualisation de 2 % pour obtenir une valeur actualisée de tous les coûts et avantages dans toute analyse coûts-avantages (ACA) ou analyse dans laquelle les valeurs du coût social des GES sont appliquées à plusieurs années futures. Pour l'analyse de sensibilité, il est recommandé d'appliquer un taux d'actualisation de 1,5 % et de 2,5 % afin d'évaluer les différents dommages supplémentaires causés par les émissions de GES. Une analyse de sensibilité a été réalisée afin de comparer l'analyse centrale (taux d'actualisation de 2 %) avec un taux d'actualisation plus élevé (2,5 %) et plus faible (1,5 %), mais cela n'a pas un grand impact en raison de la courte durée de l'horizon analytique. En utilisant un taux d'actualisation de 1,5 %, le coût social du carbone total attribuable à la diminution de la réduction des émissions augmente de 2 % à 3,89 milliards de dollars (en dollar de 2024) et en utilisant un taux d'actualisation de 2,5 %, le coût total diminue de 2 % pour atteindre 3,77 milliards de dollars (en dollar de 2024).

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a conclu que le règlement modifié n'imposera aucun coût direct d'administration ou de conformité aux petites entreprises canadiennes. Les exigences relatives à la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi, du *Règlement sur la redevance sur les combustibles* et du règlement modifié s'appliquent généralement aux producteurs et distributeurs de combustible en amont de la chaîne de distribution, qui sont, de façon générale, des entreprises de taille moyenne ou grande.

À l'avenir, il n'y aurait pas de nouveaux produits issus de la redevance sur les combustibles à retourner aux entreprises, notamment au moyen de la remise canadienne sur le carbone pour les petites entreprises, un crédit d'impôt remboursable qui retourne une partie des produits issus de la redevance sur les combustibles aux petites et



apply under the Amending Regulations, small businesses that had been unable to pass along the full cost of the fuel charge to customers may be expected to be better off. It is possible that some small businesses – to the extent that they were eligible for the CCR for Small Businesses and, had a relatively high number of employees and used relatively low amounts of fossil fuels – may be worse off when the Amending Regulations come into effect and the CCR for Small Businesses ceases to apply.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule applies since there is an incremental decrease in administrative burden on business. The proposal is considered burden OUT under the rule, and no regulatory titles are repealed or introduced. The Amending Regulations would result in an annualized administrative total cost savings of \$1,756,317.95, reflecting savings due to the ceasing of filing requirements for about 13,000 registrants.

As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of ten years commencing from registration. All values listed in this section are presented in 2012 dollars, discounted to 2012 at a rate of 7%.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Amending Regulations do not require regulatory cooperation or alignment with other jurisdictions.

#### *Effects on the environment*

In accordance with the Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment (SEEA Directive), a comprehensive SEEA has been conducted. Regulatory proposals subject to the Cabinet Directive on Regulation are exempted from the economic analysis elements of the SEEA Directive since a cost-benefit analysis was conducted as part of the Regulatory Impact Analysis Statement, per the Cabinet Directive on Regulation.

Eliminating the application of the fuel charge from Canada's carbon pricing system is a major and complex economy-wide policy change. The Amending Regulations, by ceasing the application of the fuel charge, will likely reduce fossil fuel prices. While this proposal is likely to offer short-term fuel price decreases to consumers, all else

moyennes entreprises en fonction du nombre d'employés qu'elles comptent. Dans la mesure où la redevance sur les combustibles ne s'appliquera plus en vertu du règlement modifié, on peut s'attendre à ce que les petites entreprises qui étaient incapables de transférer l'entièreté du coût de la redevance sur les combustibles à leurs clients soient en meilleure posture. Il est possible que certaines petites entreprises – dans la mesure où elles étaient admissibles à la RCC pour les petites entreprises, avaient un nombre relativement élevé d'employés et utilisaient une quantité relativement faible de combustibles fossiles – puissent être défavorisées lorsque le règlement modifié entrera en vigueur et l'application de la RCC pour les petites entreprises sera suspendue.

#### *Règle du « un-pour-un »*

La règle du « un pour un » s'applique puisqu'il y a une diminution progressive du fardeau administratif des entreprises. La proposition est considérée comme un « ajout » selon la règle. Aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Le règlement modifié entraînerait des économies de coûts administratifs annualisés totales de 1 756 317,95 dollars, ce qui tient compte des économies en raison de la cessation de l'application des exigences de production de déclarations pour environ 13 000 inscrits.

Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, l'évaluation des incidences administratives a été effectuée pour une période de dix ans, à compter de l'inscription. Toutes les valeurs inscrites dans la présente section sont présentées en dollars pour 2012, actualisées à 2012 au taux de 7 %.

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

Le règlement modifié n'exige pas une coopération ou une harmonisation en matière de réglementation avec d'autres administrations.

#### *Effets sur l'environnement*

Conformément à la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique (directive EEES), une EEES exhaustive a été réalisée. Les propositions réglementaires soumises à la directive du Cabinet sur la réglementation sont exemptées de la section de la directive EEES relative à l'analyse économique puisque l'analyse coût-avantage a été réalisée dans le cadre de l'Étude d'impact de la réglementation, conformément à la directive du Cabinet sur la réglementation.

L'élimination de l'application de la redevance sur les combustibles du système de tarification du carbone du Canada est un changement de politique important et complexe dans l'ensemble de l'économie. En cessant l'application de la redevance sur les combustibles, le règlement modifié réduira probablement les prix des combustibles

being equal, it is also likely to have long-term negative effects, such as higher costs from climate change impacts (because of foregone emissions reductions) and missed opportunities to transition to sustainable and lower-carbon emitting energy sources. Sectors such as transportation and residential heating, which are heavily reliant on fossil fuels, would see increased emissions, worsening the negative effects of climate change. Ceasing the application of the fuel charge is estimated to lead to foregone 2030 annual GHG emissions reductions of about 3 Mt compared to the status quo, where the fuel charge reflects an increasing carbon price to \$170/tonne in 2030.

The environmental impacts of the Amending Regulations may be mitigated by other future climate policies implemented in place of the fuel charge. The federal government intends to refocus federal carbon pollution pricing requirements on ensuring carbon pricing systems are in place across Canada on a broad range of greenhouse gas emissions from industry. It also intends to engage with provinces and territories on approaches to strengthen industrial carbon pricing and updating related minimum national stringency requirements.

#### *Gender-based analysis plus*

In Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta, the federal government returns the majority of the direct proceeds from the fuel charge directly to individuals and families through the quarterly CCR, with a top-up of 20% for those living in small and rural communities. In Yukon and Nunavut, the federal government returns all direct proceeds from the fuel charge to the territorial governments.

The Amending Regulations and ceasing the CCR will mainly benefit older and/or wealthier Canadians. The net effect of the current system which comprises fuel charge costs and the CCR for households tends to be a net benefit for lower- and middle-income households and a net cost for higher income households. Therefore, the elimination of the fuel charge and the CCR would generally be expected to benefit wealthier Canadians who tend to use more fossil fuels, whereas lower- and middle-income households would generally be negatively impacted. For

fossiles. Même si cette proposition est susceptible d'offrir une baisse des prix des combustibles à court terme aux consommateurs, toutes choses étant égales par ailleurs, elle est également susceptible d'avoir des effets négatifs à long terme, comme des coûts plus élevés résultant des répercussions sur les changements climatiques (en raison de la diminution de la réduction des émissions) et des occasions manquées de faire la transition vers des sources d'énergie durable et à faible émission de carbone. Les secteurs comme le transport et le chauffage domestique, qui dépendent fortement des combustibles fossiles, verraient une augmentation des émissions, aggravant les effets négatifs des changements climatiques. La cessation de l'application de la redevance sur les combustibles devrait conduire à un manque à gagner en termes de réduction des émissions annuelles de GES en 2030 d'environ 3 Mt par rapport au statu quo dans lequel la redevance sur les combustibles reflète un prix du carbone augmentant jusqu'à 170 dollars par tonne en 2030.

Les répercussions du règlement modifié sur l'environnement pourraient être atténuées par d'autres politiques climatiques éventuelles mises en œuvre à la place de la redevance sur les combustibles. Le gouvernement fédéral entend recentrer les normes fédérales en matière de tarification de la pollution par le carbone pour veiller à ce que des systèmes de tarification du carbone soient mis en place dans tout le Canada pour un large éventail d'émissions de gaz à effet de serre provenant de l'industrie. Il a également l'intention de collaborer avec les provinces et les territoires sur les approches pour renforcer la tarification du carbone pour l'industrie et mettre à jour les normes nationales minimales de rigueur.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

À Terre-Neuve-et-Labrador, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le gouvernement fédéral retourne la majeure partie des produits directs issus de la redevance sur les combustibles directement aux particuliers et aux familles par l'intermédiaire de la RCC trimestrielle, avec un supplément de 20 % pour les habitants des petites collectivités et régions rurales. Au Yukon et au Nunavut, le gouvernement fédéral retourne la totalité des produits directs issus de la redevance sur les combustibles aux gouvernements territoriaux.

Le règlement modifié et la cessation de la RCC bénéficieraient principalement aux Canadiens plus vieux et/ou mieux nantis. L'effet net du système actuel qui comprend des coûts de la redevance sur les combustibles et la RCC sur les ménages a tendance à constituer un avantage net pour les ménages à revenus faibles et moyens et un coût net pour les ménages à revenu élevé. Par conséquent, l'élimination de la redevance sur les combustibles et de la RCC devrait, de façon générale, profiter aux Canadiens nantis qui ont tendance à utiliser plus de combustibles

the 2024-25 fuel charge year for example, the Department of Finance (using Social Policy Simulation Database and Model, and internal calculations) estimates that roughly 85% of households making under \$40,000 realized a net benefit from the fuel charge and CCR system, compared with only about 55% of households making over \$250,000. (These estimates assume all households file taxes and receive the CCR, and they do not take account of extra sales tax paid). Higher-income households will therefore benefit disproportionately from the elimination of the fuel charge and ceasing of the CCR.

Groups that are more negatively affected by climate change according to the Government of Canada<sup>7</sup> (e.g., youth, Indigenous and racialized people, economically disadvantaged people) would be expected to be disproportionately impacted by the elimination of the fuel charge. While seniors are particularly vulnerable to climate change, young people are expected to face a disproportionate negative impact, as the long-term worsening of climate effects would affect them more significantly.

### Rationale

As an early deliverable under the *Canadian Net-Zero Emissions Accountability Act*, Canada published its first Emissions Reduction Plan (ERP) in 2022. This plan lays out the next steps to reaching Canada's 2030 emissions reduction target as a concrete milestone that improves transparency and accountability on the way to net zero. The 2030 ERP builds on the foundation set by Canada's previous climate actions with a suite of new mitigation measures, strategies, and investments. The plan also reflects input from thousands of Canadians, businesses, and communities, as well as submissions from Indigenous partners, provinces, territories and the Net-Zero Advisory Body.

A price on carbon pollution is an important part of Canada's climate plan. It is a system that is flexible and that promotes market-driven solutions. The federal government is refocusing carbon pollution pricing on industrial carbon pricing by removing the requirement for a consumer carbon price, including the federal fuel charge.

fossiles, alors qu'elle aurait de manière générale un impact négatif sur les ménages à revenus faibles et moyens. Pour l'année de la redevance sur les combustibles 2024-2025 par exemple, le ministère des Finances (à l'aide de la Base de données et Modèle de simulation de politiques sociales, ainsi que de calculs internes) estime qu'à peu près 85 % des ménages dont le revenu est inférieur à 40 000 \$ ont réalisé un bénéfice net tiré du régime de redevance sur les combustibles et de la RCC, par rapport à seulement à peu près 55 % des ménages dont le revenu est supérieur à 250 000 dollars. (Ces estimations supposent que tous les ménages produisent leurs déclarations de revenus et reçoivent la RCC, et qu'ils ne tiennent pas compte du paiement de taxes de vente supplémentaires). Les ménages à revenu élevé bénéficieront donc de façon disproportionnée de l'élimination de la redevance sur les combustibles et de la cessation de la RCC.

Les groupes qui sont davantage affectés par le changement climatique selon le gouvernement du Canada<sup>7</sup> (p. ex. les jeunes, les personnes autochtones, les membres des minorités visibles et les personnes économiquement défavorisées) devraient être touchés de manière disproportionnée par la suppression de la redevance sur les combustibles. Même si les aînés sont particulièrement vulnérables au changement climatique, les jeunes devraient faire face à un impact négatif disproportionné, étant donné que l'aggravation des effets climatiques à long terme les affecterait de manière plus significative.

### Justification

Le Canada a publié son premier Plan de réduction des émissions (PRE) en 2022, l'un des premiers produits livrables prévus par la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*. Ce plan définit les prochaines étapes pour atteindre la cible de réduction des émissions du Canada pour 2030 et représente un jalon concret dans les efforts pour renforcer la transparence et la responsabilisation pendant la transition vers la carboneutralité. Le PRE pour 2030 s'appuie sur les assises établies par les mesures climatiques précédentes du Canada avec une série de nouvelles mesures d'atténuation, de stratégies et de nouveaux investissements. Le plan tient également compte des contributions de milliers de Canadiens, d'entreprises et de collectivités, ainsi que des partenaires autochtones, des provinces, des territoires et du Groupe consultatif pour la carboneutralité.

Établir un prix sur la pollution par le carbone est une partie importante du plan climatique du Canada. Il s'agit d'un système flexible qui favorise les solutions axées sur le marché. Le gouvernement fédéral refocalise la tarification de la pollution par le carbone sur la tarification de la pollution par le carbone pour l'industrie en éliminant

<sup>7</sup> See Statistics Canada ([The impact of climate change on vulnerable populations - Statistics Canada](#)) and Health Canada ([Who is most impacted by climate change - Canada.ca](#)).

<sup>7</sup> Voir [Personnes les plus affectées par les changements climatiques - Canada.ca](#) et [Personnes les plus affectées par les changements climatiques - Canada.ca](#)

Industrial carbon pricing is, and will continue to be, one of the most important GHG emission reduction policies to meet Canada's 2030 GHG emissions reduction target.

Canada's climate plan includes complementary climate mitigation policies, some of which complement the fuel charge, such as the Canada Green Buildings Strategy, the CFR and the EVAS. For example, the EVAS requires manufacturers and importers to meet annual ZEV regulated sales targets, which aims to provide consumers with sufficient ZEV options to encourage a shift in behaviour from internal combustion engine (ICE) vehicles to ZEVs. As well, the CFR are an important part of Canada's climate plan to reduce emissions and accelerate the use of clean technologies and fuels. Under the CFR, the gasoline and diesel Canadians use every day will become progressively cleaner over time and affordable alternatives will be increasingly available to consumers.

With the Amending Regulations, the Government is taking an initial step towards refocusing federal carbon pollution pricing requirements on ensuring carbon pricing systems are in place across Canada on a broad range of greenhouse gas emissions from industry. The Amending Regulations effectively remove the obligations to pay a carbon price under the federal fuel charge framework (Part 1 of the GGPPA) from the broader carbon pollution pricing scheme, which also includes the industrial carbon pricing component known as the federal Output-Based Pricing System (Part 2 of the GGPPA). The federal government intends to introduce legislative amendments to update the GGPPA such as repealing fuel charge provisions under Part 1.

The federal government will also explore strengthening industrial carbon pricing, including the federal OBPS. To this effect, the federal government intends to engage with provinces, territories, Indigenous peoples, industry and stakeholders on ways to strengthen industrial carbon pricing and updating related minimum national stringency requirements. The GGPPA will continue to fulfill its purpose of establishing minimum national standards of GHG price stringency to reduce GHG emissions.

l'exigence d'avoir une tarification du carbone pour les consommateurs, y compris la redevance fédérale sur les combustibles. La tarification du carbone pour l'industrie est, et restera, l'une des politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre les plus importantes pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada d'ici 2030.

Le plan climatique du Canada comprend des politiques complémentaires d'atténuation des changements climatiques, dont certaines sont complémentaires à la redevance sur les combustibles, comme la Stratégie canadienne pour les bâtiments verts, le RCP et la NDVE. Par exemple, la NDVE exige des constructeurs et des importateurs qu'ils atteignent annuellement des cibles réglementées pour les ventes de VZE, ce qui vise à offrir aux consommateurs suffisamment d'options de VZE pour encourager un changement de comportement des véhicules à moteur à combustion interne vers les VZE. De plus, le RCP constitue un élément important du plan climatique du Canada visant à réduire les émissions et à accélérer l'utilisation de technologies et de combustibles propres. Grâce au RCP, l'essence et le diesel que les Canadiens utilisent quotidiennement deviendront progressivement plus propres au fil du temps et des alternatives abordables seront de plus en plus accessibles aux consommateurs.

Avec le règlement modifié, le gouvernement fait un premier pas pour recentrer les normes fédérales en matière de tarification de la pollution par le carbone pour veiller à ce que des systèmes de tarification du carbone soient mis en place dans tout le Canada pour un large éventail d'émissions de gaz à effet de serre provenant de l'industrie. Le règlement modifié a pour effet d'éliminer l'obligation de payer un prix sur le carbone en vertu du régime fédéral de redevance sur les combustibles (partie 1 de la Loi) du système global de tarification du carbone, lequel inclut également la composante de la tarification du carbone pour l'industrie connue sous le nom de Système fédéral de tarification fondé sur le rendement (partie 2 de la Loi). Le gouvernement fédéral a l'intention de déposer des amendements législatifs afin de mettre à jour la Loi, comme l'abrogation de la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1.

Le gouvernement fédéral entend aussi examiner le renforcement de la tarification de la pollution pour l'industrie, y compris le STFR. À cette fin, le gouvernement entend collaborer avec les provinces, les territoires, les peuples autochtones, l'industrie et les autres intervenants sur les approches pour renforcer la tarification du carbone pour l'industrie et mettre à jour les exigences nationales minimales de rigueur connexes. La Loi continuera d'accomplir son objectif consistant à établir les normes nationales minimales en matière de tarification de GES pour réduire les émissions de GES.

Independent research by the Canadian Climate Institute (CCI) has found that industrial pricing is expected to contribute a significantly larger proportion of emissions reductions compared to the federal fuel charge.

Des recherches indépendantes similaires menées par l'Institut climatique du Canada (ICC) ont révélé qu'il est attendu que la tarification de la pollution pour l'industrie contribuerait à une proportion beaucoup plus importante de réductions des émissions par rapport à la redevance fédérale sur les combustibles.

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

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

The Amending Regulations are administered and enforced by the Canada Revenue Agency and, at the border, the Canada Border Services Agency.

Le règlement modifié est administré et appliqué par l'Agence du revenu du Canada et, à la frontière, par l'Agence des Services Frontaliers du Canada.

**Contact**

**Personne-ressource**

Environmental Taxation and Policy Section  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario K1A 0G5  
[financepublic-financepublique@fin.gc.ca](mailto:financepublic-financepublique@fin.gc.ca)

Section de la fiscalité et des politiques environnementales  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario) K1A 0G5  
[financepublic-financepublique@fin.gc.ca](mailto:financepublic-financepublique@fin.gc.ca)

Registration  
SOR/2025-108 March 15, 2025

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

P.C. 2025-447 March 15, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, makes the annexed *Regulations Amending the Output-Based Pricing System Regulations* under sections 192 and 193 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.<sup>a</sup>

## Regulations Amending the Output-Based Pricing System Regulations

## Amendments

**1 The definition *on-site transportation emissions* in subsection 2(1) of the *Output-Based Pricing System Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

***on-site transportation emissions*** means emissions from registered or unregistered vehicles and other machinery that are used at the facility for the transport of substances, materials, equipment or products used in a production process or for the transport of individuals. (*émissions liées au transport sur le site*)

**2 Section 7.1 of the Regulations is replaced by the following:**

### Requirement for partial compliance period

**7.1** Subject to section 7.2, if a facility ceases to be a covered facility during a compliance period, the person who is responsible for that facility must comply with these Regulations and the requirements of Division 1 of Part 2 of the Act in respect of the portion of that compliance period during which it was a covered facility.

### Exception

**7.2** Section 7.1 does not apply in respect of a facility that ceases to be a covered facility because the Minister cancelled its designation in 2025 under subsection 172(3) of the Act.

Enregistrement  
DORS/2025-108 Le 15 mars 2025

LOI SUR LA TARIFICATION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES GAZ À EFFET DE SERRE

C.P. 2025-447 Le 15 mars 2025

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 192 et 193 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement

## Modifications

**1 La définition de *émissions liées au transport sur le site*, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

***émissions liées au transport sur le site*** Émissions provenant de véhicules, immatriculés ou non, et d'autres engins servant à l'installation pour le transport de personnes physiques ou le transport de substances, de matières, d'équipements ou de produits utilisés dans un procédé de production. (*on-site transportation emissions*)

**2 L'article 7.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

### Obligations pour une période de conformité partielle

**7.1** Sous réserve de l'article 7.2, si une installation cesse d'être une installation assujettie au cours d'une période de conformité, la personne qui en est responsable est tenue de respecter les obligations prévues par la section 1 de la partie 2 de la Loi et par le présent règlement à l'égard de la partie de la période de conformité durant laquelle l'installation était une installation assujettie.

### Exception

**7.2** L'article 7.1 ne s'applique pas à l'égard d'une installation qui cesse d'être une installation assujettie en raison de l'annulation, en 2025, de sa désignation par le ministre en vertu du paragraphe 172(3) de la Loi.

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 12, s. 186

<sup>1</sup> SOR/2019-266

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 12, art. 186

<sup>1</sup> DORS/2019-266

**3 (1) Subsection 9(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**Compliance period**

**9 (1)** Subject to subsections (2) and (3), the specified period, for the purposes of the definition *compliance period* in section 169 of the Act, begins on January 1 and ends on December 31 for each calendar year, starting in 2019.

**(2) Section 9 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

**Compliance period — 2025**

**(3)** For the 2025 calendar year, if a facility ceases to be a covered facility because the Minister cancels its designation in 2025 under subsection 172(3) of the Act, the specified period in respect of that facility, for the purposes of the definition *compliance period* in section 169 of the Act, begins on January 1, 2025 and ends on March 31, 2025.

## Transitional Provision

**4 (1)** The definition *on-site transportation emissions* in subsection 2(1) of the *Output-Based Pricing System Regulations*, as it read before the day on which section 1 comes into force, continues to apply in respect of

- (a) any compliance period before 2025;
- (b) the 2025 compliance period referred to in subsection 9(3) of the *Output-Based Pricing System Regulations*; and
- (c) the portion of a 2025 compliance period, other than the one referred to in paragraph (b), before April 1, 2025.

**(2)** In this section, *compliance period* has the same meaning as in section 169 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.

## Coming into Force

**5 (1)** Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

**(2)** Section 1 comes into force on April 1, 2025, but if these Regulations are registered after that day, that section comes into force on the day on which these Regulations are registered.

**3 (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Période de conformité**

**9 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la période débutant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 31 décembre de chaque année civile à compter de 2019 est précisée pour l'application de la définition de *période de conformité* à l'article 169 de la Loi.

**(2) L'article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

**Période de conformité pour 2025**

**(3)** Pour l'année civile 2025, si une installation cesse d'être une installation assujettie en raison de l'annulation, en 2025, de sa désignation par le ministre en vertu du paragraphe 172(3) de la Loi, la période débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et se terminant le 31 mars 2025 est précisée à l'égard de cette installation pour l'application de la définition de *période de conformité* à l'article 169 de la Loi.

## Disposition transitoire

**4 (1)** La définition de *émissions liées au transport sur le site* au paragraphe 2(1) du *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'article 1, continue de s'appliquer à l'égard :

- a) de toute période de conformité antérieure à 2025;
- b) de la période de conformité pour 2025 visée au paragraphe 9(3) du *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*;
- c) de la partie d'une période de conformité pour 2025, autre que celle visée à l'alinéa b), antérieure au 1<sup>er</sup> avril 2025.

**(2)** Au présent article, *période de conformité* s'entend au sens de l'article 169 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*.

## Entrée en vigueur

**5 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**(2)** L'article 1 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025 ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement du présent règlement.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (the Act) provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pollution pricing system (the federal backstop system) for the purpose of establishing minimum national standards of greenhouse gas (GHG) price stringency to reduce GHG emissions. The federal backstop system has two components: a regulatory charge on fossil fuels (the fuel charge), and an output-based pricing system for large industry. The federal backstop is applied in whole or in part in provinces and territories that request it or that do not implement a system that meets the minimum national stringency criteria (backstop jurisdiction).

In light of amendments to Schedule 2 of the Act that set the fuel charge to \$0 for all fuel types and combustible waste beginning on April 1, 2025, coordinating amendments to the *Output-Based Pricing System Regulations* (the Regulations) are needed.

### Background

The Regulations were published in the *Canada Gazette, Part II*, on July 10, 2019. The federal Output-Based Pricing System (OBPS) was designed to put a price on carbon pollution, creating an incentive for industrial facilities from sectors at significant risk of carbon leakage<sup>1</sup> and competitiveness impacts due to carbon pollution pricing to reduce their emissions per unit of output. In 2025, the OBPS applies in Manitoba, Prince Edward Island, Yukon, and Nunavut.

On [date, 2025], the federal government announced its intention to refocus federal carbon pollution pricing requirements on ensuring carbon pricing systems are in place across Canada on a broad range of greenhouse gas emissions from industry. As part of this announcement, it is amending Schedule 2 of the Act and the *Fuel Charge Regulations* to effectively remove the fuel charge as of April 1, 2025 and wind down related filing requirements

<sup>1</sup> Carbon leakage occurs when production and investment shift to jurisdictions with less stringent carbon pollution pricing, weakening emissions reductions at the global level, while reducing economic activity in the jurisdiction with more stringent carbon pollution pricing.

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

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

### Enjeux

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (la Loi) établit le cadre juridique et l'autorité habilitante pour le système fédéral de tarification de la pollution par le carbone (le filet de sécurité fédéral). Le filet de sécurité fédéral a pour but d'établir les normes nationales minimales de rigueur en matière de tarification des gaz à effet de serre (GES) afin de les réduire. Le filet de sécurité fédéral comprend deux parties : une redevance réglementaire sur les combustibles fossiles (la redevance sur les combustibles), et un système de tarification fondé sur le rendement pour les grandes industries. Le filet de sécurité fédéral est appliqué en tout ou en partie dans toute province et tout territoire qui en fait la demande ou qui ne met pas en œuvre un système qui satisfait aux normes nationales minimales de rigueur (provinces et territoires assujettis au filet de sécurité fédéral).

À la lumière des modifications apportées à l'annexe 2 de la Loi qui fixe la redevance sur les combustibles à 0 \$ pour tous les types de combustibles et pour les déchets combustibles à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, des modifications coordonnées au *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement* (le Règlement) sont nécessaires.

### Contexte

Le Règlement a été publié dans la *Partie II de la Gazette du Canada* le 10 juillet 2019. Le Système de tarification fondé sur le rendement (STFR) a été conçu de manière à mettre un prix sur la pollution par le carbone qui encourage les installations industrielles des secteurs risquant fortement de voir leur compétitivité affectée et étant à risque élevé de fuites de carbone<sup>1</sup> en raison de la tarification de la pollution par le carbone à réduire leurs émissions par unité de production. En 2025, le STFR s'applique au Manitoba, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et au Nunavut.

Le [date] 2025, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de recentrer les exigences fédérales en matière de tarification de la pollution par le carbone. Cela a pour but de s'assurer que des systèmes de tarification du carbone sont en place partout à travers le Canada et couvrent un large éventail d'émissions de GES provenant de l'industrie. En raison de cette annonce, des modifications sont apportées à l'annexe 2 de la Loi et au *Règlement sur*

<sup>1</sup> Les fuites de carbone se produisent lorsque la production et les investissements se déplacent vers des lieux où la tarification de la pollution par le carbone est moins rigoureuse, ce qui diminue les réductions d'émissions à l'échelle mondiale et ralentit l'activité économique à l'endroit où la tarification de la pollution par le carbone est plus rigoureuse.



thereafter [include reference to RIAS and link to FIN RIAS].

The Regulations define the facilities to which the OBPS applies (covered facilities) and specify output-based standards for certain industrial activities that are set on an emissions per unit of output (emissions intensity) basis. Mandatory covered facilities are those located in backstop jurisdictions that emit 50 kilotonnes (kt) or more of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e) per year and carry out an activity listed in Schedule 1 to the Regulations as their primary activity. Covered facilities generally do not pay the fuel charge on fuels that they use at their facilities; instead, they are required to provide compensation on an annual basis for any GHG emissions exceeding their respective facility emissions limit.

Under the Regulations, covered facilities must quantify and report emissions from specified emission types, including on-site transportation emissions. The Regulations define on-site transportation emissions as emissions related to fuel for on-site transportation for which the delivery was subject to an exemption from the fuel charge. By defining these emissions in this way, most on-site transportation emissions are covered under the OBPS while emissions from fuels used for on-site transportation for which the fuel charge was paid are exempted from compliance under the OBPS.

Under subsection 172(1) of the Act, the Minister of the Environment (the Minister) is authorized to designate facilities intending to participate voluntarily to the OBPS as covered facilities under the OBPS. Requests for designation are assessed on a case-by-case basis. Generally, voluntary facilities emit 10 kt of CO<sub>2</sub>e per year or more. In 2025, there are 41 covered facilities in the backstop jurisdictions. There are 8 mandatory covered facilities and 25 voluntary facilities in Manitoba, 1 mandatory facility in Prince Edward Island, 1 mandatory facility in Yukon, and 4 mandatory facilities and 2 voluntary facilities in Nunavut.

The Minister is also authorized to cancel the designation of a voluntary facility under subsection 172(3) of the Act.

*la redevance sur les combustibles* afin de retirer la redevance sur les combustibles à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, et d'ensuite réduire progressivement les exigences de transmissions de rapports connexes [inclure une référence au REIR et un lien vers le REIR du ministère des Finances].

Le Règlement définit les installations auxquelles s'applique le STFR (installations assujetties), et précise les normes de rendement à l'égard de certaines activités industrielles, qui sont établies en fonction des émissions par unité de production (intensité d'émissions). Les installations assujetties à participation obligatoire sont celles situées dans les provinces et territoires assujettis au filet de sécurité fédéral qui émettent 50 kilotonnes (kt) ou plus d'équivalent en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e) par an et dont l'activité principale est l'une des activités prévues à l'annexe 1 du Règlement. En règle générale, les installations assujetties ne paient pas la redevance sur les combustibles qu'elles utilisent à leurs installations. Elles sont plutôt tenues de verser une compensation annuelle pour les émissions de GES dépassant leur limite d'émissions respective.

En vertu du Règlement, les installations assujetties sont tenues de quantifier et transmettre des rapports sur les émissions provenant des types d'émissions visés, dont les émissions liées au transport sur le site. Le Règlement définit les émissions liées au transport sur le site comme étant des émissions provenant des combustibles utilisés pour le transport sur le site dont la livraison était visée par une exemption de la redevance sur les combustibles. En définissant ces émissions de la sorte, la plupart des émissions liées au transport sur le site étaient visées par le STFR, alors que les émissions pour les combustibles utilisés pour le transport sur le site pour lesquels la redevance sur les combustibles a été payée sont exclues des exigences de conformité du STFR.

En vertu du paragraphe 172(1) de la Loi, le ministre de l'Environnement (le ministre) peut désigner les installations qui souhaitent participer de manière volontaire au STFR à titre d'installation assujettie dans le cadre du STFR. Les demandes de désignation sont évaluées au cas par cas. En général, les installations à participation volontaire émettent 10 kt de CO<sub>2</sub>e par an ou plus. En 2025, il y a 41 installations assujetties dans les provinces et les territoires assujettis au filet de sécurité fédéral. Plus précisément, il y a 8 installations assujetties à participation obligatoire et 25 installations à participation volontaire au Manitoba, 1 installation à participation obligatoire à l'Île-du-Prince-Édouard, 1 installation à participation obligatoire au Yukon, ainsi que 4 installations à participation obligatoire et 2 installations à participation volontaire au Nunavut.

Le ministre peut également annuler la désignation d'une installation à participation volontaire en vertu du paragraphe 172(3) de la Loi.

## Objective

The objective of the *Regulations Amending the Output-Based Pricing System Regulations* (the Amendments) is to ensure that the on-site transportation emissions of covered facilities remain subject to carbon pollution pricing, and, in circumstances where the Minister cancels the designation of a voluntary facility in 2025, to align the compliance period for these facilities to end when the fuel charge rate is set to 0\$.

## Description

The Amendments include a change to the definition of on-site transportation emissions to ensure all of those emissions remain covered by carbon pollution pricing. In particular, the Amendments change the definition of on-site transportation emissions by removing the reference to emissions from vehicles using fuels delivered to which an exemption certificate referred to in subparagraph 36(1)(b)(v) of the Act applies. This change will ensure that on-site transportation emissions currently reported under the OBPS continue to be reported. It will also ensure all on-site transportation emissions are required to be reported by covered facilities under the OBPS.

The Amendments also shorten the compliance period for voluntary facilities where designation as a covered facility is cancelled by the Minister in 2025. With the Amendments, the compliance period for any such facilities will be from January 1 to March 31, 2025.

## Regulatory development

### Consultation

Consultation activities related to the Amendments were not initiated. The Amendments were exempted from prepublication.

The federal government intends to consult provinces, territories, Indigenous Peoples and stakeholders on changes to the minimum national stringency standards for carbon pollution pricing, known as the federal “benchmark” criteria. This consultation process would build on and replace the interim review committed to in the current benchmark.

Changes are expected to focus the benchmark on ensuring industrial pricing systems continue to achieve the most emissions reductions possible and encourage the transition to low-carbon technologies, while protecting industry

## Objectif

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement* (les modifications) consiste à assurer que les émissions liées au transport sur le site provenant des installations assujetties demeurent visées par la tarification de la pollution par le carbone, et dans les situations où le ministre annule la désignation d'une installation à participation volontaire en 2025, à harmoniser la période de conformité pour ces installations pour qu'elle termine au moment où le taux de la redevance sur les combustibles est fixé à 0 \$.

## Description

Les modifications prévoient un changement à la définition des émissions liées au transport sur le site afin de s'assurer que celles-ci demeurent visées par la tarification de la pollution par le carbone. Les modifications viennent changer la définition des émissions liées au transport sur le site en retirant la référence aux émissions provenant des véhicules utilisant des combustibles dont la livraison est visée par un certificat d'exemption visé au titre du sous-alinéa 36(1)b)v) de la Loi. Ce changement garantira que les émissions liées au transport sur le site faisant présentement l'objet d'un rapport dans le STFR continuent de l'être. De plus, ce changement assurera que toutes les émissions liées au transport sur le site fassent l'objet d'un rapport par les installations assujetties dans le cadre du STFR.

Les modifications écourtent également la période de conformité pour les installations à participation volontaire lorsque la désignation à titre d'installation assujettie est annulée par le ministre en 2025. Avec les modifications, la période de conformité pour ces installations s'étendra du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2025.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Aucune activité de consultation à l'égard des modifications n'a été entamée. Une exemption de publication préalable a été accordée pour les modifications.

Le gouvernement fédéral a l'intention de consulter les provinces, les territoires, les peuples autochtones et les parties prenantes sur les changements aux normes nationales minimales de rigueur pour la tarification de la pollution par le carbone, connues sous le nom des critères du « modèle fédéral ». Ce processus de consultation s'appuierait sur l'examen intérimaire du modèle fédéral prévu et le remplacerait.

Les modifications apportées au modèle fédéral devraient se concentrer sur s'assurer que les systèmes de tarification du carbone pour l'industrie continuent de réduire au maximum les émissions et sur encourager la transition

against competitiveness and carbon leakage impacts. The goal of the benchmark criteria would continue to be that systems are similarly stringent, fair and effective, and the review would consider opportunities to strengthen industrial carbon markets so that they deliver the incentives needed for major decarbonization projects across industry.

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

No Indigenous engagement or analysis specific to these Amendments was conducted.

#### *Instrument choice*

The Amendments are related and consequential to those made to Schedule 2 of the Act and the *Fuel Charge Regulations*. No other instruments were considered.

#### **Regulatory analysis**

The changes to the definition of on-site transportation emissions ensure continued pricing of those emissions under the OBPS. If the Amendments are not made, the changes to the fuel charge rates would inadvertently result in a reduction in emissions coverage of the OBPS of around 15%. Because the Amendments will ensure continued coverage of emissions, they have minimal impacts relative to the Regulations prior to any amendments being made.

The impact of the Amendments to the compliance period for voluntary covered facilities will depend on the outcome of future ministerial decisions relating to cancellation of designations for these facilities. At a maximum, the Amendments would result in the compliance period for voluntary covered facilities being nine months shorter than it would be without the Amendments. This would result in a cost saving for facilities that would no longer need to pay the carbon pollution price during that period, or a lower ability to generate surplus credits, depending on the circumstances of the facility and the cancellation. In this case, removing the carbon pollution price would reduce the incentive for these facilities to reduce GHG emissions, which could result in an increase in GHG emissions, potentially resulting in a lower environmental benefit.

vers des technologies à faible teneur en carbone, tout en protégeant l'industrie contre les répercussions sur la compétitivité et les fuites de carbone. L'objectif des critères du modèle fédéral demeurerait que les systèmes soient similairement rigoureux, équitables et efficaces. L'examen porterait également sur les possibilités de renforcer les marchés industriels du carbone afin qu'ils encouragent les grands projets de décarbonation nécessaires dans l'ensemble de l'industrie.

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

Aucune analyse et mobilisation auprès des autochtones à l'égard des modifications n'a été effectuée.

#### *Choix de l'instrument*

Les modifications sont liées et faites en raison de celles apportées à l'annexe 2 de la Loi et au *Règlement sur la redevance sur les combustibles*. Aucun autre instrument n'a été envisagé.

#### **Analyse de la réglementation**

Les changements apportés à la définition des émissions liées au transport sur le site garantissent une tarification continue de ces émissions par le STFR. Si les modifications n'avaient pas lieu, les changements apportés aux taux de la redevance sur les combustibles entraîneraient une réduction de la couverture des émissions visées par le STFR d'environ 15 %. Puisque les modifications garantiront une couverture continue des émissions, elles entraînent des répercussions minimales comparativement à l'effet du Règlement en l'absence de tout changement apporté.

Les répercussions associées aux modifications par rapport à la période de conformité pour les installations assujetties à participation volontaire dépendront des futures décisions ministérielles prises relativement à l'annulation de la désignation de ces installations. Les modifications se traduiraient par une période de conformité pour les installations assujetties à participation volontaire comparativement plus courte de neuf mois au maximum qu'elle le serait en l'absence des modifications. Cela entraînerait des économies de coûts pour les installations qui n'auraient plus à payer le prix de la pollution par le carbone pour cette période, ou alors une diminution de la capacité à générer des crédits excédentaires, en fonction des circonstances relatives à l'installation et à l'annulation. Dans ce cas, retirer le prix sur la pollution par le carbone entraînerait une réduction des mesures incitatives pour ces installations à réduire leurs émissions de GES, ce qui pourrait se traduire par une augmentation des émissions de GES, et entraînerait potentiellement de plus faibles avantages environnementaux.

### *Small business lens*

Based on the facilities that are currently covered by the OBPS, including voluntary participants, no businesses are considered a small business as defined by annual revenue data. Therefore, the small business lens does not apply.

### *One-for-one rule*

The Amendments neither repeal nor introduce regulatory titles. While the Amendments may result in a shorter compliance period for some facilities, the reporting requirements remain for that period. Therefore, the one-for-one rule does not apply as there are no changes to the administrative burden on businesses.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The Amendments do not have implications for international agreements (trade, environmental, human rights, etc.) obligations, or voluntary standards.

### *Effects on the environment*

A comprehensive Strategic Environmental and Economic Assessment has not been conducted.

### *Gender-based analysis plus*

A gender-based analysis plus was not conducted.

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

### *Implementation*

The changes related to the compliance period are set to come into force on the day on which the Amendments are registered.

The changes related to the definition of on-site transportation emissions will be applicable as of April 1, 2025.

The Department of the Environment (the Department) will communicate compliance promotion material relevant to the Amendments to persons responsible for covered facilities by email.

### *Compliance and enforcement*

Departmental officials will undertake actions to implement and enforce the Amendments, as necessary, in accordance with the Department's compliance and

### *Lentille des petites entreprises*

Sur la base des installations assujetties actuelles, notamment les installations à participation volontaire, aucune installation n'est considérée à titre de petite entreprise comme définie selon les données des revenus annuels. Par conséquent, la lentille pour les petites entreprises ne s'applique pas.

### *Règle du « un pour un »*

Les modifications n'abrogent ni n'introduisent aucun titre réglementaire. Alors que les modifications peuvent se solder en une période de conformité plus courte, les exigences de transmission de rapports pour cette période continuent de s'appliquer. Par conséquent, il n'y a aucun changement au fardeau administratif pour les entreprises.

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

Les modifications n'entraînent pas de répercussion sur les obligations découlant des accords internationaux (commerce, environnement, droits de la personne, etc.) ni sur les normes volontaires.

### *Effets sur l'environnement*

Une évaluation environnementale et économique stratégique complète n'a pas été réalisée.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Une analyse comparative entre les sexes plus n'a pas été réalisée.

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

### *Mise en œuvre*

Les changements à l'égard de la période de conformité entrent en vigueur à l'enregistrement des modifications.

Les changements à l'égard de la définition des émissions liées au transport sur le site seront applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025.

Le Ministère de l'Environnement (le Ministère) fournira du matériel de promotion de la conformité relativement aux modifications aux personnes responsables d'installations assujetties par courriel.

### *Conformité et application*

Les fonctionnaires du Ministère prendront des mesures pour mettre en œuvre et faire respecter les modifications, le cas échéant, conformément aux politiques de

enforcement policies.<sup>2</sup> officers will apply the principles found in the compliance and enforcement policies when verifying compliance. These policies set out the range of possible enforcement responses to alleged violations. If an enforcement officer discovers an alleged violation following an inspection or investigation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the policies.

### Contact

Katherine Teeple  
Executive Director  
Industrial Greenhouse Gas Emissions Management  
Division  
Carbon Markets Bureau  
Environmental Protection Branch  
Department of the Environment  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [tarificationducarbonate-carbonpricing@ec.gc.ca](mailto:tarificationducarbonate-carbonpricing@ec.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Executive Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Department of the Environment  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [RAVD.DARV@ec.gc.ca](mailto:RAVD.DARV@ec.gc.ca)

conformité et d'application de la loi du Ministère<sup>2</sup>. Les agents d'application de la loi appliqueront les principes énoncés dans les politiques de conformité et d'application de la loi lors de la vérification de la conformité. Ces politiques définissent l'éventail des interventions possibles pour faire appliquer la loi en cas d'infraction présumée. Si un agent d'application de la loi découvre une infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, il choisira la mesure d'application de la loi appropriée en fonction des politiques.

### Personne-ressource

Katherine Teeple  
Directrice exécutive  
Division de la gestion des émissions industrielles de gaz à effet de serre  
Bureau des marchés du carbone  
Direction générale de la protection de l'environnement  
Ministère de l'Environnement  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [PlanPetrolieretGazier-OilandGasPlan@ec.gc.ca](mailto:PlanPetrolieretGazier-OilandGasPlan@ec.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur exécutif  
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation  
Direction de l'analyse économique  
Direction générale de la politique stratégique  
Ministère de l'Environnement  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [RAVD.DARV@ec.gc.ca](mailto:RAVD.DARV@ec.gc.ca)

<sup>2</sup> [Environmental compliance and enforcement policies](#)

<sup>2</sup> [Politiques sur la conformité et l'application des lois environnementales](#)