

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 31, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 31 DÉCEMBRE 2022

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 5, 2022, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2022 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government notices	6237
Appointment opportunities	6242
Parliament	
House of Commons	6246
Bills assented to	6246
Office of the Chief Electoral Officer	6247
Commissions	6248
(agencies, boards and commissions)	
Proposed regulations	6252
(including amendments to existing regulations)	
Index	6356

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	6237
Possibilités de nominations	6242
Parlement	
Chambre des communes.....	6246
Projets de loi sanctionnés.....	6246
Bureau du directeur général des élections	6247
Commissions	6248
(organismes, conseils et commissions)	
Règlements projetés	6252
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	6357

GOVERNMENT NOTICES**BANK OF CANADA**

Statement of financial position as at November 30, 2022
(unaudited)

Amounts are in millions of dollars.

Totals

Assets and Liabilities and Equity

Item	Amount
Assets	414,633
Liabilities and Equity	414,633

Assets

Cash and foreign deposits

Item	Amount
Cash and foreign deposits	11

Loans and receivables

Item	Amount
Securities purchased under resale agreements	332
Advances to members of Payments Canada	n/a
Other receivables	7
Total loans and receivables	339

Investments

Item	Amount
Government of Canada treasury bills	n/a
Government of Canada bonds – carried at amortized cost	109,378
Government of Canada bonds – carried at fair value through profit and loss	233,041
Canada Mortgage Bonds	9,184
Other bonds	10,695
Securities lent or sold under repurchase agreements	21,686
Other securities	n/a
Shares in the Bank for International Settlements (BIS)	463
Total investments	384,447

AVIS DU GOUVERNEMENT**BANQUE DU CANADA**

État de la situation financière au 30 novembre 2022
(non audité)

Les montants sont exprimés en millions de dollars.

Totaux

Actif et Passif et capitaux propres

Élément	Montant
Actif	414 633
Passif et capitaux propres	414 633

Éléments d'actif

Trésorerie et dépôts en monnaies étrangères

Élément	Montant
Trésorerie et dépôts en monnaies étrangères	11

Prêts et créances

Élément	Montant
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	332
Avances aux membres de Paiements Canada	s.o.
Autres créances	7
Total des prêts et créances	339

Placements

Élément	Montant
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	s.o.
Obligations du gouvernement du Canada comptabilisées au coût amorti	109 378
Obligations du gouvernement du Canada comptabilisées à la juste valeur par le biais du résultat net	233 041
Obligations hypothécaires du Canada	9 184
Autres obligations	10 695
Titres prêtés ou vendus dans le cadre de conventions de rachat	21 686
Autres titres	s.o.
Actions de la Banque des règlements internationaux (BRI)	463
Total des placements	384 447

Derivatives – Indemnity agreements with the Government of Canada

Item	Amount
Derivatives – Indemnity agreements with the Government of Canada	28,737

Capital assets

Item	Amount
Property and equipment	516
Intangible assets	107
Right-of-use leased assets	45
Total capital assets	668

Other assets

Item	Amount
Other assets	431

Liabilities and Equity

Bank notes in circulation

Item	Amount
Bank notes in circulation	116,365

Deposits

Item	Amount
Government of Canada	62,457
Members of Payments Canada	205,015
Other deposits	9,873
Total deposits	277,345

Securities sold under repurchase agreements

Item	Amount
Securities sold under repurchase agreements	20,251

Other liabilities

Item	Amount
Other liabilities	341

Dérivés – conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada

Élément	Montant
Dérivés – conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada	28 737

Immobilisations

Élément	Montant
Immobilisations corporelles	516
Actifs incorporels	107
Actifs au titre de droits d'utilisation de biens loués	45
Total des immobilisations	668

Autres éléments d'actif

Élément	Montant
Autres éléments d'actifs	431

Passif et capitaux propres

Billets de banque en circulation

Élément	Montant
Billets de banque en circulation	116 365

Dépôts

Élément	Montant
Gouvernement du Canada	62 457
Membres de Paiements Canada	205 015
Autres dépôts	9 873
Total des dépôts	277 345

Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat

Élément	Montant
Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	20 251

Autres éléments de passif

Élément	Montant
Autres éléments de passif	341

Total liabilities

Item	Amount
Total liabilities	414,302

Equity

Item	Amount
Share capital	5
Statutory and special reserves	100
Investment revaluation reserve	425
Actuarial gains reserve	397
Retained earnings	(596)
Total equity	331

I declare that the foregoing statement is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, December 15, 2022

Coralia Bulhoes

Chief Financial Officer and Chief Accountant

I declare that the foregoing statement is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, December 15, 2022

Tiff Macklem

Governor

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following persons of the Abbotsford Police Department as fingerprint examiners:

Ken Lewko

Kalvinder Nahal

Ottawa, December 8, 2022

Julie Thompson

Director General
Crime Prevention Branch

Total des éléments de passif

Élément	Montant
Total des éléments de passif	414 302

Capitaux propres

Élément	Montant
Capital-actions	5
Réserve légale et réserve spéciale	100
Réserve de réévaluation des placements	425
Réserve pour gains actuariels	397
Bénéfices non répartis	(596)
Total des capitaux propres	331

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 15 décembre 2022

Le chef des finances et comptable en chef

Coralia Bulhoes

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 15 décembre 2022

Le gouverneur

Tiff Macklem**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination des personnes suivantes du service de police d'Abbotsford à titre de préposé aux empreintes digitales :

Ken Lewko

Kalvinder Nahal

Ottawa, le 8 décembre 2022

La directrice générale
Secteur de la prévention du crime

Julie Thompson

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA**SPECIES AT RISK ACT**

Description of Barn Owl, Western population, critical habitat in the Alaksen National Wildlife Area, George C. Reifel Bird Sanctuary, and Shoal Harbour Bird Sanctuary

The Barn Owl (*Tyto alba*), Western population, is listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. In Canada, the Barn Owl, Western population, predominantly inhabits lower-elevation grassland/farmland habitats in southwestern British Columbia. It is a small mammal specialist and cavity nester, known to use a variety of man-made structures for nesting.

The latest [Recovery Strategy for the Barn Owl \(*Tyto alba*\), Western Population, in Canada](#) identifies critical habitat for the species in a number of areas, including within federally protected areas.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Barn Owl, Western population, identified in the recovery strategy for that species — that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Alaksen National Wildlife Area, George C. Reifel Bird Sanctuary, and Shoal Harbour Bird Sanctuary described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act* and in the schedule to the *Migratory Bird Sanctuary Regulations* made pursuant to the *Migratory Birds Convention Act, 1994*.

December 31, 2022

Sarah Wren

Director
Species at Risk Act Implementation
Canadian Wildlife Service

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA**LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL**

Description de l'habitat essentiel de l'Effraie des clochers, population de l'Ouest, dans la réserve nationale de faune Alaksen, le refuge d'oiseaux de George C. Reifel et le refuge d'oiseaux de Shoal-Harbour

L'Effraie des clochers (*Tyto alba*), population de l'Ouest, est inscrite à titre d'espèce menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Au Canada, l'Effraie des clochers, population de l'Ouest, vit principalement dans des prairies et terres agricoles de basse altitude du sud-ouest de la Colombie-Britannique. Elle se nourrit essentiellement de petits mammifères et niche dans des cavités, notamment dans diverses structures artificielles.

Le dernier [programme de rétablissement de l'Effraie des clochers \(*Tyto alba*\), population de l'Ouest, au Canada](#) désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment des aires protégées fédérales.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de l'Effraie des clochers, population de l'Ouest, désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la réserve nationale de faune Alaksen, le refuge d'oiseaux de George C. Reifel et le refuge d'oiseaux de Shoal-Harbour, tel qu'ils sont décrits à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* et à l'annexe du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrants* en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrants*.

Le 31 décembre 2022

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

**INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC
DEVELOPMENT CANADA****RADIOCOMMUNICATION ACT**

*Notice No. SMSE-021-22 — Publication of RSS-131,
Issue 4*

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

- Radio Standards Specification RSS-131, Issue 4, *Zone Enhancers*, which sets out the certification requirements for zone enhancers, including Distributed Antenna Systems (DASs) and External Radio Frequency Power Amplifiers (ERFPAs) used in conjunction with licensed radio equipment in certain radio services.

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

Submitting comments

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

December 16, 2022

Martin Proulx

Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL
INSTITUTIONS****TRUST AND LOAN COMPANIES ACT**

*ADS Canadian Bank and The Bank of Nova Scotia
Trust Company — Letters patent of amalgamation
and order to commence and carry on business*

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 234(1) of the *Trust and Loan Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing ADS Canadian Bank and The Bank of Nova Scotia Trust Company as one company under the name, in English, The Bank of Nova Scotia Trust Company, and, in French, La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, effective November 1, 2022; and
- pursuant to subsection 52(5) of the *Trust and Loan Companies Act*, of an order authorizing The Bank of Nova Scotia Trust Company and, in French, La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, to commence

**INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE CANADA****LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

*Avis n° SMSE-021-22 — Publication du CNR-131,
4^e édition*

Avis est par la présente donné qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada a publié le document suivant :

- Le Cahier des charges sur les normes radioélectriques CNR-131, 4^e édition, *Enrichisseurs de zone*, qui établit les normes s'appliquant aux enrichisseurs de zone, y compris aux systèmes à antennes réparties (SAR) et aux amplificateurs de puissance de radiofréquences externes (APRFE), utilisés avec le matériel radio automatisé dans certains services de radio.

Ce document est maintenant officiel et disponible sur la [page Documents publiés](#) du [site Web de Gestion du spectre et télécommunications](#).

Présentation de commentaires

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

Le 16 décembre 2022

Le directeur général

Direction générale du génie, de la planification et des normes

Martin Proulx**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS
FINANCIÈRES****LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT**

*Banque canadienne ADS et La Société de Fiducie
Banque de Nouvelle-Écosse — Lettres patentes de
fusion et autorisation de fonctionnement*

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- sur le fondement du paragraphe 234(1) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant la Banque canadienne ADS et La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse en une seule société sous la dénomination sociale, en français, La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, et, en anglais, The Bank of Nova Scotia Trust Company, à compter du 1^{er} novembre 2022;
- sur le fondement du paragraphe 52(5) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant La Société de Fiducie Banque de

and carry on business, effective on the date on which the letters patent amalgamating and continuing ADS Canadian Bank and The Bank of Nova Scotia Trust Company as one company under the name The Bank of Nova Scotia Trust Company become effective.

December 31, 2022

Peter Routledge

Superintendent of Financial Institutions

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

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

Current opportunities

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

Nouvelle-Écosse et, en anglais, The Bank of Nova Scotia Trust Company, à commencer à fonctionner, à compter de la date d'entrée en vigueur des lettres patentes fusionnant et prorogeant la Banque canadienne ADS et La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse en une seule société sous la dénomination sociale La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse.

Le 31 décembre 2022

Le surintendant des institutions financières

Peter Routledge

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Director	Asia-Pacific Foundation of Canada	
Director	Atomic Energy of Canada Limited	
Director	Bank of Canada	
Director	Business Development Bank of Canada	
Director	Canada Council for the Arts	
Director	Canada Deposit Insurance Corporation	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology	
President	Canada Lands Company Limited	
Director	Canada Post Corporation	
Director	Canada Revenue Agency	
Chairperson	Canadian Air Transport Security Authority	
Chief Executive Officer	Canadian Air Transport Security Authority	
Director	Canadian Commercial Corporation	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board	
Director	Canadian Energy Regulator	
Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Member	Canadian High Arctic Research Station	
Vice-Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission	

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Fondation Asie-Pacifique du Canada	
Administrateur	Énergie atomique du Canada, Limitée	
Administrateur	Banque du Canada	
Administrateur	Banque de développement du Canada	
Directeur	Conseil des Arts du Canada	
Administrateur	Société d'assurance-dépôts du Canada	
Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Président	Société immobilière du Canada limitée	
Administrateur	Société canadienne des postes	
Administrateur	Agence du revenu du Canada	
Président	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	
Premier dirigeant	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	
Administrateur	Corporation commerciale canadienne	
Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Administrateur	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Vice-président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Président	Commission canadienne des droits de la personne	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Pay Equity Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Commissaire à l'équité salariale	Commission canadienne des droits de la personne	
Member	Canadian Human Rights Tribunal		Membre	Tribunal canadien des droits de la personne	
Member	Canadian Institutes of Health Research		Membre	Instituts de recherche en santé du Canada	
Secretary	Canadian Intergovernmental Conference Secretariat		Secrétaire	Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes	
Trustee	Canadian Museum of Immigration at Pier 21		Administrateur	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	
Chairperson	Canadian Museum of Nature		Président	Musée canadien de la nature	
Member	Canadian Statistics Advisory Council		Membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	
Member	Canadian Transportation Agency		Membre	Office des transports du Canada	
Special Representative on Combatting Islamophobia	Department of Canadian Heritage		Représentant spécial chargé de la lutte contre l'islamophobie	Ministère du Patrimoine canadien	
Chairperson	Export Development Canada		Président	Exportation et développement Canada	
Director	Export Development Canada		Administrateur	Exportation et développement Canada	
Director	First Nations Financial Management Board		Conseiller	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Deputy Administrator	Fund for Railway Accidents Involving Designated Goods		Administrateur adjoint	Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas		Commissaire	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	
President	International Development Research Centre		Président	Centre de recherches pour le développement international	
Commissioner	International Joint Commission		Commissaire	Commission conjointe internationale	
Director	Invest in Canada Hub		Administrateur	Investir au Canada	
Commissioner	Law Commission of Canada		Commissaire	Commission du droit du Canada	
President	Law Commission of Canada		Président	Commission du droit du Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Vice-Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Vice-président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Chairperson	National Arts Centre Corporation		Président	Société du Centre national des Arts	
Chairperson	National Capital Commission		Président	Commission de la capitale nationale	
Member	National Capital Commission		Membre	Commission de la capitale nationale	
Member	National Farm Products Council		Membre	Conseil national des produits agricoles	
Vice-Chairperson	National Farm Products Council		Vice-président	Conseil national des produits agricoles	
Director	National Gallery of Canada		Directeur	Musée des beaux-arts du Canada	
Member	Net-Zero Advisory Body		Membre	Groupe consultatif pour la carboneutralité	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization		Représentant canadien	Organisation pour la Conservation du Saumon de l'Atlantique Nord	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission		Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord	
Public Sector Integrity Commissioner	Office of the Public Sector Integrity Commissioner		Commissaire à l'intégrité du secteur public	Commissariat à l'intégrité du secteur public	
Member	Pacific Pilotage Authority		Membre	Administration de pilotage du Pacifique	
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board		Président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Commissioner	Public Service Commission		Commissaire	Commission de la fonction publique	
Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Member	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Membre	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Vice-Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board		Vice-président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Deputy Administrator	Ship-source Oil Pollution Fund		Administrateur adjoint	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	
Executive Director	Telefilm Canada		Directeur général	Téléfilm Canada	
Chief Executive Officer	VIA Rail Canada Inc.		Président et premier dirigeant	VIA Rail Canada Inc.	

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2021.

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

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Thursday, December 15, 2022

On Thursday, December 15, 2022, Her Excellency the Governor General signified assent in His Majesty's name to the bills listed below.

Assent was signified by written declaration, pursuant to the *Royal Assent Act*, S.C. 2002, c. 15. Section 5 of that Act provides that each Act "... is deemed to be assented to on the day on which the two Houses of Parliament have been notified of the declaration."

The Senate was notified of the written declaration on Thursday, December 15, 2022.

The House of Commons was notified of the written declaration on Thursday, December 15, 2022.

An Act respecting a National Ribbon Skirt Day
(Bill S-219)

An Act to amend the Criminal Code and the Identification of Criminals Act and to make related amendments to other Acts (COVID-19 response and other measures)
(Bill S-4)

An Act to amend the Criminal Code and the Immigration and Refugee Protection Act (trafficking in human organs)
(Bill S-223)

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 44^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 20 novembre 2021.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert**SANCTION ROYALE**

Le jeudi 15 décembre 2022

Le jeudi 15 décembre 2022, Son Excellence la gouverneure générale a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté aux projets de loi mentionnés ci-dessous.

La sanction a été octroyée par déclaration écrite, conformément à la *Loi sur la sanction royale*, L.C. 2002, ch. 15. Aux termes de l'article 5 de cette loi, « la déclaration écrite porte sanction royale le jour où les deux chambres du Parlement en ont été avisées ».

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le jeudi 15 décembre 2022.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le jeudi 15 décembre 2022.

Loi concernant la Journée nationale de la jupe à rubans
(Projet de loi S-219)

Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur l'identification des criminels et apportant des modifications connexes à d'autres lois (réponse à la COVID-19 et autres mesures)
(Projet de loi S-4)

Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (trafic d'organes humains)
(Projet de loi S-223)

An Act to implement certain provisions of the fall economic statement tabled in Parliament on November 3, 2022 and certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 7, 2022
(Bill C-32)

Loi portant exécution de certaines dispositions de l'énoncé économique de l'automne déposé au Parlement le 3 novembre 2022 et de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 7 avril 2022
(Projet de loi C-32)

An Act for granting to His Majesty certain sums of money for the federal public administration for the fiscal year ending March 31, 2023
(Bill C-36)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2023
(Projet de loi C-36)

An Act respecting the building of a green economy in the Prairies
(Bill C-235)

Loi concernant le développement d'une économie verte dans les Prairies
(Projet de loi C-235)

Gérald Lafrenière

Clerk of the Senate and Clerk of the Parliaments

Le greffier du Sénat et greffier des Parlements

Gérald Lafrenière

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered political party

As a result of the failure to comply with the obligations of sections 412 and 415 of the *Canada Elections Act*, the "Veterans Coalition Party of Canada" is deregistered, effective January 15, 2023.

December 14, 2022

Stéphane Perrault

Chief Electoral Officer

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'un parti politique enregistré

En raison du défaut de remplir ses obligations en vertu des articles 412 et 415 de la *Loi électorale du Canada*, le « Parti de la coalition des anciens combattants du Canada » est radié à compter du 15 janvier 2023.

Le 14 décembre 2022

Le directeur général des élections

Stéphane Perrault

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**

DETERMINATION

Hotels, motels and commercial accommodation

Notice is given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File PR-2022-037) on December 19, 2022, with respect to a complaint filed by Newland Canada Corporation (Newland), of Calgary, Alberta, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, concerning a procurement (solicitation W8484-23-0296/A) by the Department of National Defence (DND). The solicitation was for accommodations and laundry services.

Newland alleged that it had obtained evidence that the winning bidder was performing the contract by accommodating DND personnel at two establishments, thereby calling into question the evaluation of the bids by DND and the subsequent award. It also claimed that both hotels in question failed to meet some of the mandatory requirements of the solicitation.

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

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

Ottawa, December 19, 2022

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2022-022

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca to obtain further information as well as to confirm the dates and the method of hearing.

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**

DÉCISION

Hôtels, motels et logements commerciaux

Avis est donné que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier PR-2022-037) le 19 décembre 2022 concernant une plainte déposée par Newland Canada Corporation (Newland), de Calgary (Alberta), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, au sujet d'un marché (appel d'offres W8484-23-0296/A) passé par le ministère de la Défense nationale (MDN). L'appel d'offres portait sur des services d'hébergement et de buanderie.

Newland alléguait avoir obtenu des preuves que le soumissionnaire retenu avait exécuté le contrat en hébergeant le personnel du MDN dans deux établissements, ce qui remettait en question l'évaluation des soumissions par le MDN et l'adjudication subséquente. Elle alléguait également que les deux hôtels en question ne répondaient pas à certaines des exigences obligatoires de l'appel d'offres.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'accord commercial applicable, le Tribunal a jugé que la plainte est fondée en partie.

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

Ottawa, le 19 décembre 2022

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2022-022

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessus. L'audience débutera à 9 h 30. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca pour obtenir des renseignements additionnels ainsi que pour confirmer les dates et la méthode de l'audience.

*Special Import Measures Act***Sucro Can Sourcing LLC v. President of the Canada Border Services Agency**

Dates of Hearing	January 26 and 27, 2023
Appeal	EA-2022-002
Goods in Issue	Bulk refined granulated cane sugar
Issue	Whether the goods in issue, which originated in a country not covered by the Tribunal's finding in NQ-95-002 (concerning the dumping of refined sugar, refined from sugar cane or sugar beets, in granulated, liquid and powdered form, originating in or exported from the United States of America, Denmark, the Federal Republic of Germany, the Netherlands and the United Kingdom, and the subsidizing of the aforementioned goods originating in or exported from the European Union), and were shipped through the United States prior to entering Canada, are subject to the Tribunal's finding in NQ-95-002 and are therefore subject to anti-dumping duties.

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held via videoconference. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca at least two business days before the commencement of the hearing to register and to obtain further information.

*Customs Act***Interpro Distributeurs de Viandes inc. v. President of the Canada Border Services Agency**

Date of Hearing	January 31, 2023
Appeal	AP-2020-030
Goods in Issue	Chicken thighs
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 0207.14.93 as "meat and edible offal, of the poultry of heading 01.05, fresh, chilled or frozen – of roosters and hens – cuts and offal, frozen – other", as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 0207.14.10 as "meat and edible offal, of the poultry of heading 01.05, fresh, chilled or frozen – of roosters and hens – cuts and offal, frozen – spent fowl – legs, excluding leg quarters", as claimed by Interpro Distributeurs de Viandes inc.

*Loi sur les mesures spéciales d'importation***Sucro Can Sourcing LLC c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada**

Dates de l'audience	26 et 27 janvier 2023
Appel	EA-2022-002
Marchandises en cause	Sucre de canne granulé raffiné en vrac
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause, qui proviennent d'un pays non visé par les conclusions du Tribunal dans NQ-95-002 (concernant le dumping de sucre raffiné tiré de la canne à sucre ou de la betterave sucrière sous forme de granules, de liquide et de poudre, originaire ou exporté des États-Unis d'Amérique, du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, et le subventionnement des marchandises susmentionnées originaires ou exportées de l'Union européenne), et qui ont été expédiées en passant par les États-Unis avant d'entrer au Canada, sont visées par les conclusions du Tribunal dans NQ-95-002 et sont donc assujetties à des droits antidumping.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience se déroulera par vidéoconférence. Les personnes intéressées qui ont l'intention d'y assister doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca au moins deux jours ouvrables avant le début de l'audience pour s'inscrire et pour obtenir des renseignements additionnels.

*Loi sur les douanes***Interpro Distributeurs de Viandes inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada**

Date de l'audience	31 janvier 2023
Appel	AP-2020-030
Marchandises en cause	Hauts de cuisse de poulet
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 0207.14.93 à titre de « viandes et abats comestibles, frais, réfrigérés ou congelés, des volailles du n° 01.05 – de coqs et de poules – morceaux et abats, congelés – autres », comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 0207.14.10 à titre de « viandes et abats comestibles, frais, réfrigérés ou congelés, des volailles du n° 01.05 – de coqs et de poules – morceaux et abats, congelés – volaille de réforme – cuisses sans dos », comme le soutient Interpro Distributeurs de Viandes inc.

Tariff Items at Issue	Interpro Distributeurs de Viandes inc. — 0207.14.10 President of the Canada Border Services Agency — 0207.14.93
-----------------------	--

Numéros tarifaires en cause	Interpro Distributeurs de Viandes inc. — 0207.14.10 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 0207.14.93
-----------------------------	--

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between December 15 and December 23, 2022.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 15 décembre et le 23 décembre 2022.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
My Broadcasting Corporation	2022-0582-2	CJWV-FM	Peterborough	Ontario	February 3, 2023 / 3 février 2023
Akash Broadcasting Inc.	2022-0773-7	CJCN-FM	Surrey	British Columbia / Colombie-Britannique	February 3, 2023 / 3 février 2023
DARR FM Radio Ltd.	2022-0804-0	CJRP-FM	Saint John	New Brunswick / Nouveau-Brunswick	February 3, 2023 / 3 février 2023

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2022-342	December 20, 2022 / 20 décembre 2022	Rogers Communications Canada Inc. and / et DHX Television Ltd.	Family and / et Family Jr.	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.
2022-345	December 20, 2022 / 20 décembre 2022	CJRO Radio	CJRO-FM	Carlsbad Springs	Ontario
2022-346	December 21, 2022 / 21 décembre 2022	Quebecor Media Inc., on behalf of TVA Group Inc. and Videotron Ltd. / Québecor Média inc., au nom de Groupe TVA inc. et de Vidéotron ltée	Hill Valley	N.A. / s.o.	Quebec / Québec

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

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

Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations	6253
---	------

Industry, Dept. of

Rules Amending the Patent Rules	6312
Regulations Amending the Trademarks Regulations	6343
Regulations Amending the Copyright Regulations	6347
Regulations Amending the Industrial Design Regulations	6350
Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations.....	6353

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

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

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers	6253
---	------

Industrie, min. de l'

Règles modifiant les Règles sur les brevets	6312
Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce	6343
Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur	6347
Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels	6350
Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés.....	6353

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

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: As noted in the 2022 Emission Reduction Plan, there is an urgent need to address climate change and move towards a low-carbon economy. Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change and the transportation sector accounts for 25% of domestic greenhouse gas emissions in Canada. Passenger car and light trucks account for about half of the transportation sector's emissions. Decreasing emissions in all sectors, including transportation, is necessary to tackle climate change and reach the Government's emission reduction target of 40 to 45% below 2005 levels by 2030 and net zero by 2050.

Description: The proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (hereinafter referred to as the proposed Amendments) would introduce new requirements for manufacturers and importers to ensure that their fleet of new light-duty vehicles offered for sale in Canada meets specified annual targets of zero-emission vehicles (ZEVs). These ZEV sales targets would begin with model year 2026 and reach full stringency in 2035. In addition, the proposed Amendments would modify flexibilities and fix provisions related to the pre-2026 model year fleet average GHG emission standards.

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

Fondement législatif

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

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Comme il est indiqué dans le Plan de réduction des émissions de 2022, il est impératif de lutter contre les changements climatiques et de passer à une économie à faibles émissions de carbone. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs aux changements climatiques et le secteur des transports compte pour 25 % des émissions nationales de GES. Les automobiles à passagers et les camions légers sont à l'origine de près de la moitié des émissions de ce secteur. Une réduction des émissions dans tous les secteurs, y compris le secteur des transports, est nécessaire pour lutter contre les changements climatiques et atteindre l'objectif du gouvernement de réduire les émissions nationales de GES de 40 à 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et celui de carboneutralité d'ici 2050.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* proposé (ci-après appelé « les modifications proposées ») imposerait de nouvelles exigences aux fabricants et aux importateurs pour que leur parc de nouveaux véhicules légers vendus au Canada permette d'atteindre des objectifs annuels précis pour les véhicules zéro émission (VZE). Ces objectifs de vente de VZE seraient d'abord appliqués à l'année de modèle 2026, puis à l'ensemble des véhicules en 2035. En outre, les modifications proposées établiraient de nouvelles mesures d'assouplissement et de nouvelles dispositions en ce qui

Rationale: In March 2022, the Government published Canada's [2030 Emissions Reduction Plan \(PDF\)](#) [ERP], providing a roadmap to reach its climate commitments, such as reducing national GHG emissions by 40 to 45% below 2005 levels by 2030 under the Paris Agreement, and achieving net-zero emissions by 2050. The ERP included a plan to introduce a regulated ZEV sales target that will require 100% of passenger car and light truck sales be zero-emission vehicles (ZEVs) by 2035, with interim targets of at least 20% by 2026, and at least 60% by 2030.

Cost-benefit statement: From 2026 to 2050, the proposed Amendments are estimated to have incremental ZEV vehicle and home charger costs of \$24.5 billion, while saving \$33.9 billion in net energy costs. These impacts accrue to those who switch to ZEVs in response to the proposed Amendments. The cumulative GHG emission reductions are estimated to be 430 megatonnes (Mt), valued at \$19.2 billion in avoided global damages. The proposed Amendments are thus estimated to have net benefits of \$28.6 billion and would help Canada meet its GHG emissions reduction targets of 40% below 2005 levels by 2030 and net-zero emissions by 2050.

Issues

As noted in the 2022 Emission Reduction Plan,¹ there is an urgent need to address climate change and move towards a low-carbon economy. Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change and the transportation sector accounts for 25% of domestic greenhouse gas emissions in Canada. Passenger car and light trucks account for about half of the transportation sector's emissions. Decreasing emissions in all sectors, including transportation, is necessary to tackle climate change and reach the Government's GHG emissions reduction target of 40 to 45% below 2005 levels by 2030 and net zero by 2050.

Additionally, the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (PALTGGER or the Regulations) require changes to administrative

¹ [2022 Emission Reduction Plan \(PDF\)](#)

concerne les normes d'émissions de GES moyennes pour le parc de véhicules des années de modèle antérieures à 2026.

Justification : En mars 2022, le gouvernement a publié le [Plan de réduction des émissions pour 2030 \(PDF\)](#) [PRÉ] du Canada, qui présente une feuille de route pour respecter les engagements du pays en matière de climat, comme la réduction des émissions nationales de GES de 40 à 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 conformément à l'Accord de Paris et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Le PRÉ comprend un plan visant à établir un objectif réglementé de vente de VZE selon lequel la totalité des automobiles à passagers et des camions légers neufs vendus au pays devront être des VZE d'ici 2035, avec des objectifs provisoires d'au moins 20 % d'ici 2026 et d'au moins 60 % d'ici 2030.

Énoncé des coûts et avantages : De 2026 à 2050, les modifications proposées devraient donner lieu à des coûts supplémentaires de 24,5 milliards de dollars (G\$) pour les VZE et les bornes de recharge résidentielles, tout en permettant d'économiser 33,9 G\$ en coûts énergétiques nets. Les avantages de ces répercussions reviennent à ceux qui achètent des VZE à la suite des modifications proposées. Les réductions cumulatives des émissions de GES sont estimées à 430 mégatonnes (Mt), ce qui représente 19,2 G\$ en dommages évités à l'échelle mondiale. Les avantages nets des modifications proposées sont ainsi estimés à 28,6 G\$; les modifications proposées aideraient également le Canada à atteindre ses cibles de réduction des émissions de GES de 40 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et la carboneutralité d'ici 2050.

Enjeux

Comme il est indiqué dans le Plan de réduction des émissions de 2022¹, il est impératif de lutter contre les changements climatiques et de passer à une économie à faibles émissions de carbone. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs aux changements climatiques et le secteur des transports représente 25 % des émissions de GES au Canada. Les automobiles à passagers et les camions légers représentent environ la moitié des émissions du secteur des transports. Réduire les émissions dans tous les secteurs, y compris les transports, est nécessaire pour lutter contre les changements climatiques et atteindre l'objectif du gouvernement de réduire les émissions nationales de GES de 40 à 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et celui de carboneutralité d'ici 2050.

De plus, selon un examen ministériel du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (REGESAPCL ou le

¹ [Plan de réduction des émissions de 2022 \(PDF\)](#)

provisions and flexibilities for pre-2026 model years, based on a 2021 departmental review of the Regulations.

Background

The Regulations were published in October 2010 under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), establishing GHG emission standards for light-duty vehicles (LDVs) of the 2011 to 2016 model years, in alignment with new United States Environmental Protection Agency (EPA) standards. These regulations required importers and manufacturers of new vehicles to meet increasingly stringent fleet average GHG emission standards. In 2014, Canada amended the Regulations to establish GHG emission standards for the 2017 to 2025 model years, in alignment with revised U.S. EPA standards. These Regulations also adopted an incorporation by reference approach to minimize regulatory burden with continuously evolving U.S. EPA regulations.

In 2018, the United States completed a mid-term evaluation of its amended regulations, determining that the standards in later years were too stringent and ought to be reduced. In 2020, a U.S. Final Rule was published to reduce the stringency of the fleet average GHG emission standards for model years 2021 through 2026 from approximately 5% per year to approximately 1.5%. Canadian standards consequently became less stringent given the U.S. GHG emission standards were incorporated by reference into the Regulations. In February 2021, Canada completed its own efforts² to assess the impact of the recent U.S. Final Rule and the feasibility of establishing more stringent fleet average GHG emission standards in Canada relative to those in the U.S. Final Rule. However, the U.S. EPA released a new Final Rule later that year, increasing the stringency by about 10% for model years 2023 and 2026 and by at least 5% for model years 2024–2025. Prior to the publication of the EPA Final Rule, Canada announced through the [Strengthened Climate Plan](#), that it would work to align the Regulations with the most stringent GHG emission standards in North America post-2025, whether at the United States federal or state level. The U.S. EPA also announced its intention to publish strengthened passenger automobile and light truck (hereinafter referred to as light-duty vehicle [LDV]) GHG emission standards, and is expected to publish a

² [Mid-term evaluation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations](#)

Règlement) réalisé en 2021, le Règlement nécessite des changements aux dispositions administratives et des assouplissements pour les années de modèle antérieures à 2026.

Contexte

Le Règlement a été publié en octobre 2010 en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]; il établissait des normes d'émissions de GES pour les véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016, en harmonie avec les nouvelles normes de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Ce règlement exige des importateurs et des fabricants de nouveaux véhicules qu'ils respectent des normes d'émissions moyennes de GES de plus en plus rigoureuses pour les parcs automobiles. En 2014, le Canada a modifié le Règlement pour établir des normes d'émissions de GES pour les années de modèle 2017 à 2025, en harmonie avec les normes revues de l'EPA des États-Unis. Le Règlement comportait également une approche d'incorporation par renvoi afin de réduire au minimum le fardeau réglementaire associé à la réglementation de l'EPA des États-Unis qui ne cesse d'évoluer.

En 2018, les États-Unis ont effectué une évaluation de mi-mandat de leur règlement modifié, qui a déterminé que les normes des années ultérieures étaient trop rigoureuses et devaient être réduites. En 2020, un règlement final américain a été publié pour réduire la rigueur des normes d'émissions moyennes de GES pour les parcs automobiles pour les années de modèle 2021 à 2026 et les faire passer d'environ 5 % par année à environ 1,5 %. Par conséquent, les normes canadiennes sont devenues moins rigoureuses étant donné que les normes d'émissions des États-Unis ont été incorporées par renvoi dans le Règlement. En février 2021, le Canada a mené sa propre évaluation² des répercussions du règlement final américain le plus récent et de la possibilité d'établir des normes d'émissions moyennes de GES plus rigoureuses pour les parcs automobiles au Canada par rapport à celles prévues dans le règlement final américain. Cependant, l'EPA des États-Unis a diffusé un nouveau règlement final plus tard au cours de cette même année, qui augmentait la rigueur d'environ 10 % pour les années de modèle 2023 à 2026 et d'au moins 5 % pour les années de modèle 2024 et 2025. Avant la publication du règlement final américain, le Canada a annoncé, par l'entremise du [Plan climatique renforcé](#), qu'il travaillerait en vue d'harmoniser le Règlement avec les normes d'émissions de GES les plus rigoureuses en Amérique du Nord après 2025, que ce soit au

² [Évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#)

Notice of Proposed Rule Making for post-2026 emission standards in March 2023.

In June 2021, the Government approved a renewed and integrated zero-emission vehicle (ZEV) strategy for LDVs, setting a mandatory target for 100% of new LDV sales to be zero emission by 2035.³ The policy marked the transition to a more independent regulatory policy in the transportation sector in recognition of Canada's ambition to tackle climate change. In March 2022, the Government published Canada's [2030 Emissions Reduction Plan \(PDF\)](#) [ERP], providing a roadmap to reach its climate commitments, such as reducing national GHG emissions by 40 to 45% below 2005 levels by 2030 under the Paris Agreement, and achieving net-zero GHG emissions by 2050. The ERP included a plan to introduce regulations requiring that 100% of passenger car and light truck sales be zero-emission vehicles (ZEVs) by 2035, with interim targets of 20% by 2026 and 60% by 2030.

Complimentary measures led by other federal departments

Throughout the development of proposed amendments to the Regulations [hereinafter referred to as the proposed Amendments], there were extensive consultations and coordination with other government departments, and in particular with Transport Canada (TC), Natural Resources Canada (NRCan), and Innovation, Science, and Economic Development Canada (ISED). Each of these departments is responsible for implementing key complementary measures that will help to support Canada's transition from GHG emitting vehicles to ZEVs.

ZEV infrastructure

Since 2016, the Government of Canada has made significant investments in zero-emission vehicle infrastructure including through NRCan's Electric Vehicle and Alternative Fuel Infrastructure Deployment Initiative and the Zero Emission Vehicle Infrastructure Program⁴ (ZEVIP). Budget 2019 provided NRCan with \$130M over five years to implement ZEVIP. Furthermore, the 2020 Fall

niveau fédéral ou étatique des États-Unis. L'EPA des États-Unis a également annoncé son intention de publier des normes d'émissions de GES renforcées pour les automobiles à passagers et les camions légers (ci-après appelé les véhicules légers), et devrait publier un avis de projet de règlement pour les normes d'émissions ultérieures à 2026 en mars 2023.

En juin 2021, le gouvernement a approuvé une stratégie sur les véhicules zéro émission (VZE) renouvelée et intégrée pour les véhicules légers, et il a établi un objectif obligatoire voulant que la totalité des nouveaux véhicules légers vendus soit carboneutre d'ici 2035³. La politique marquait la transition à une politique réglementaire plus indépendante dans le secteur des transports en reconnaissance de l'ambition du Canada pour lutter contre les changements climatiques. En mars 2022, le gouvernement a publié le [Plan de réduction des émissions pour 2030 \(PDF\)](#) [PRÉ] du Canada, qui présentait une feuille de route pour atteindre ses engagements en matière de climat, comme la réduction des émissions de GES nationales d'ici 2030 de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 conformément à l'Accord de Paris, et l'atteinte de l'objectif de carboneutralité d'ici 2050. Le PRÉ comprenait un plan visant à présenter des règlements exigeant que la totalité des automobiles à passagers et des camions légers vendus soit des véhicules zéro émission (VZE) d'ici 2035, avec des cibles provisoires de 20 % d'ici 2026 et de 60 % d'ici 2030.

Mesures complémentaires menées par d'autres ministères fédéraux

L'élaboration des modifications proposées au Règlement (ci-après appelé les modifications proposées) a reposé sur de vastes consultations et sur la coordination avec d'autres ministères, en particulier Transports Canada (TC), Ressources naturelles Canada (NRCan) et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISED). Chacun de ces ministères est responsable de la mise en œuvre de mesures complémentaires clés qui contribueront à la transition au Canada de véhicules émettant des GES à des VZE.

Infrastructures pour les VZE

Depuis 2016, le gouvernement du Canada a fait d'importants investissements dans les infrastructures pour les véhicules zéro émission, y compris dans le cadre de l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement et le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro⁴ (PIVEZ). Le budget de 2019 allouait à NRCan

³ News Release — Building a green economy: Government of Canada to require 100% of car and passenger truck sales be zero-emission by 2035 in Canada

⁴ Zero Emission Vehicle Infrastructure Program

³ Communiqué — Bâtir une économie verte : le gouvernement du Canada exigera que la totalité des voitures et camions légers à passagers vendus soit des véhicules zéro émission d'ici 2035

⁴ Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro

Economic Statement provided an additional \$150M to further expand Canada's zero-emission vehicle infrastructure and deploy a total of 33 500 new recharging stations and 10 hydrogen refuelling stations in targeted areas. Some of these targeted areas include multi-unit residential buildings, workplaces, commercial spaces, street charging and public parking spots, and remote areas.

ZEVIP follows NRCan's Electric Vehicle and Alternative Fuel Infrastructure Deployment Initiative,⁵ which ended on March 31, 2022. This initiative supported the deployment of fast chargers for electric vehicles coast-to-coast along Canada's highway system, natural gas stations along key freight routes, and hydrogen refuelling in key metropolitan areas. As of October 2022, these two programs have approved projects across 12 provinces and territories, which will result in 34 887 new chargers, 22 natural gas stations and 33 hydrogen stations. Budget 2022 included an additional \$400M to recapitalize ZEVIP, and \$500M to Canada's Infrastructure Bank (CIB) to invest in large-scale ZEV charging and refuelling infrastructure that is revenue generating and in the public interest.

ZEV incentives

In May of 2019, the Government of Canada launched the Incentives for Zero-Emission Vehicles (iZEV) Program.⁶ This TC-led program provides purchase incentives of up to \$5,000 for eligible light-duty vehicles. Since May 2019, over 175 000 incentives have been provided to Canadians and Canadian businesses. The iZEV Program was expanded in April 2022 to capture larger ZEV models, and currently there are over 35 eligible models available for sale in Canada. Budget 2022 provided \$1.7B for this initiative, enabling iZEV to be in place until the \$1.7B is spent, or by latest, March 31, 2025.

130 M\$ sur cinq ans pour mettre en œuvre le PIVEZ. En outre, l'Énoncé économique de l'automne 2020 prévoyait un montant supplémentaire de 150 M\$ pour agrandir davantage les infrastructures pour les véhicules zéro émission et déployer un total de 33 500 nouvelles bornes de recharge et 10 postes de ravitaillement en hydrogène dans des zones ciblées. Certaines de ces zones comprennent des immeubles résidentiels à logements multiples, des milieux de travail, des locaux commerciaux, des bornes de recharge en bordure de rue ou dans des stationnements publics, et des régions éloignées.

Le PIVEZ fait suite à l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement⁵ de RNCan, qui a pris fin le 31 mars 2022. Cette initiative a soutenu le déploiement de bornes de recharge rapides pour les véhicules électriques le long du réseau routier dans l'ensemble du Canada, de postes de ravitaillement en gaz naturel le long des principaux itinéraires de marchandises, et de postes de ravitaillement en hydrogène dans les principales régions métropolitaines. En date d'octobre 2022, ces deux programmes avaient permis d'approuver des projets dans 12 provinces et territoires, qui se traduiront par 34 887 nouvelles bornes de recharge, 22 postes de ravitaillement en gaz naturel et 33 postes de ravitaillement en hydrogène. Le budget de 2022 comprenait un montant supplémentaire de 400 M\$ pour refinancer le PIVEZ, et 500 M\$ à la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) pour investir dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement à grande échelle pour les VZE qui généreront des revenus et serviront l'intérêt public.

Incentifs pour les VZE

En mai 2019, le gouvernement du Canada a lancé le programme d'Incentifs pour les véhicules zéro émission (iVZE)⁶. Ce programme, dirigé par TC, offre des incitatifs à l'achat pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules légers admissibles. Depuis mai 2019, plus de 175 000 incitatifs ont été versés aux Canadiens et aux entreprises canadiennes. Le programme iVZE a été élargi en avril 2022 pour intégrer des modèles plus larges de VZE et, à l'heure actuelle, plus de 35 modèles admissibles sont offerts sur le marché au Canada. Le budget de 2022 prévoyait 1,7 G\$ pour cette initiative, permettant aux iVZE d'être en place jusqu'à ce que le montant de 1,7 G\$ soit dépensé ou jusqu'au 31 mars 2025.

⁵ Electric Vehicle and Alternative Fuel Infrastructure Deployment Initiative

⁶ Incentives for Zero-Emission Vehicles Program

⁵ Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement

⁶ Programme d'Incentifs pour les véhicules légers admissibles

ZEV industrial transition

Via ISED's Strategic Innovation Fund (SIF),⁷ the Government is supporting industry efforts to accelerate the production of low and zero-emission vehicles and the battery supply chain. Since 2018, investments of nearly \$16 billion in Canada from cathode active battery materials (CAM), their precursor materials (pCAM), electric vehicle (EV) assembly and battery cell manufacturing have been announced.⁸

Objective

The objectives of the proposed Amendments are to further reduce GHG emissions in the transportation sector, as laid out in the Government of Canada's commitment in the ERP and to fix errors in the current text of the Regulations. In addition, the proposed Amendments aim to reduce the regulatory burden for companies operating in both the Canadian and U.S. markets, by ensuring the administrative requirements for GHG vehicle emission standards are aligned between the two jurisdictions.

Description

The Regulations⁹ were adopted in 2010 for the purpose of reducing greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing fleet average GHG emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States. The proposed Amendments would introduce new requirements establishing ZEV sales targets, beginning with model year 2026, as well as make administrative amendments to the current Regulations on pre-2026 model year vehicles, beginning with model year 2023.

Zero-emission vehicle (ZEV) sales targets

The proposed Amendments would be made under CEPA, and would establish annual ZEV sales targets and a compliance credit system. The proposed Amendments would require manufacturers and importers to meet an annual percent target of new light-duty ZEVs offered for sale in Canada (hereinafter referred to as ZEV sales targets). These annual ZEV sales targets are as follows:

⁷ [Strategic Innovation Fund](#)

⁸ [Overview of funded projects](#)

⁹ [Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations](#)

Transition industrielle aux VZE

Par l'entremise du Fonds stratégique pour l'innovation (FSI)⁷ d'ISDE, le gouvernement appuie les efforts de l'industrie pour accélérer la production de véhicules à faibles émissions et zéro émission et la chaîne d'approvisionnement en batteries. Depuis 2018, des investissements de près de 16 G\$ ont été annoncés⁸ au Canada pour la production de matériaux actifs de cathode (CAM) et de matériaux précurseurs (pCAM), et la fabrication de véhicules électriques (VE) et d'éléments de batterie.

Objectif

Les modifications proposées ont pour objectif de réduire davantage les émissions de GES attribuables au secteur des transports, comme l'énonce l'engagement du gouvernement du Canada dans le PRÉ, et de corriger des erreurs dans le libellé du Règlement. En outre, les modifications proposées visent à réduire le fardeau réglementaire pour les entreprises qui exercent des activités sur les marchés canadiens et américains, en veillant à ce que les exigences administratives associées aux normes d'émissions de GES pour les véhicules soient harmonisées dans les deux administrations.

Description

*Le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*⁹ a été adopté en 2010 afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des automobiles à passagers et des camions légers en établissant des normes moyennes d'émissions de GES pour le parc de véhicules et des procédures d'essai qui concordent avec les exigences fédérales en vigueur aux États-Unis. Les modifications proposées imposeraient de nouvelles exigences pour établir des objectifs de vente de véhicules zéro émission (VZE), en commençant par l'année de modèle 2026, et apporteraient des modifications administratives au règlement actuel sur les véhicules des années de modèle antérieures à 2026, à compter de l'année de modèle 2023.

Objectifs de vente de VZE

Les modifications proposées seraient apportées en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] et elles établiraient des objectifs annuels de vente de VZE et un système de points de conformité. Les modifications proposées exigeraient des fabricants et des importateurs à atteindre un objectif annuel (en pourcentage) de VZE légers neufs offerts pour la vente au Canada (ci-après appelés « objectifs de vente de VZE »). Ces objectifs annuels de ventes de ZEV sont les suivants :

⁷ [Fonds stratégique pour l'innovation](#)

⁸ [Aperçu des projets financés](#)

⁹ [Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#)

Table 1: ZEV sales targets by model year

Model Year	ZEV sales targets (%)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60
2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 and beyond	100

The proposed Amendments would establish a methodology for determining whether the fleet offered for sale in Canada meets the ZEV sales target for a given model year. If a company exceeds its ZEV sales target, it earns compliance units (hereinafter referred to as credits) for excess ZEV units offered for sale. If a company misses its ZEV sales target, it incurs a compliance deficit, which must be satisfied by obtaining credits. Compliance deficits can be satisfied with banked credits (see below), by purchasing credits from other companies, or by creating credits from contributing to designated ZEV activities (see further below).

The proposed Amendments would allow a company to bank excess credits in any given model year to use towards compliance for up to five model years after the model year in which the credits were created. Companies would not be permitted to use excess credits to meet their sales targets starting in model year 2035 and beyond. In addition, deficits incurred in model years 2026 to 2034 would be required to be offset no later than the third model year after the one in which the company incurred the deficit and no later than model year 2035.

The value of a credit would be based on the type of ZEV and the model year. A battery electric vehicle (BEV), fuel cell vehicle (FCV), or plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) with an all-electric range of more than 80 km would receive one credit and PHEVs with an all-electric range of less than 80 km would receive a portion of a credit.

More specifically, a PHEV with an all-electric range of 16 to 49 km would receive 0.15 credits and would qualify to earn credits only in model year 2026. A PHEV with an all-electric range of 50 to 79 km would receive 0.75 credits and would qualify to earn credits up to model year 2028. In addition, notwithstanding its all-electric range, the

Tableau 1 : Objectifs de vente de VZE par année modèle

Année de modèle	Objectifs de vente VZE (%)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60
2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 et ultérieures	100

Les modifications proposées établiraient une méthode pour déterminer si le parc de véhicules offert pour la vente au Canada atteint l'objectif de ventes de VZE pour une année de modèle donnée. Si une entreprise dépasse son objectif de ventes de VZE, elle gagne des unités de conformité (ci-après dénommées points) pour les unités de VZE excédentaires mises en vente. Si une entreprise manque son objectif de vente de VZE, elle encourt un déficit de conformité qui doit être comblé par l'obtention de points. Les déficits de conformité peuvent être satisfaits avec des points en banque (voir ci-dessous), en achetant des points auprès d'autres entreprises ou en créant des points en contribuant à des activités VZE désignées (voir plus bas).

Les modifications proposées permettraient à une entreprise d'accumuler des points excédentaires pour une année de modèle donnée et d'utiliser ces points aux fins de conformité pendant les cinq années de modèle suivantes. Les entreprises n'auraient plus le droit d'utiliser leurs points excédentaires pour atteindre l'objectif de vente à compter de l'année de modèle 2035. De plus, les déficits subis pour les années de modèle 2026 à 2034 devraient être compensés au plus tard la troisième année de modèle qui suit celle où l'entreprise a subi le déficit et au plus tard l'année modèle 2035.

La valeur d'un point serait fondée sur le type de VZE et l'année de modèle. Un véhicule électrique à batterie (VEB), un véhicule à pile à combustible (VPC) et un véhicule électrique hybride rechargeable (VEHR) avec une autonomie tout électrique de plus de 80 km recevraient un point et les VEHR avec une autonomie tout électrique de moins de 80 km recevraient une part de point.

Plus précisément, un VEHR avec une autonomie tout électrique de 16 à 49 km recevrait 0,15 point et serait admissible à obtenir des points uniquement dans l'année de modèle 2026. Un VEHR avec une autonomie tout électrique de 50 à 79 km recevrait 0,75 point et serait admissible à l'obtention de points jusqu'à l'année de modèle

proposed Amendments would limit the contribution of PHEVs towards the ZEV sales target to 45% for model year 2026, 30% for model year 2027 and 20% for model years 2028 and beyond.

The proposed Amendments would also introduce a flexibility mechanism that would allow regulated entities in a deficit situation to create credits through contributing to specified ZEV activities, such as supporting charging infrastructure growth to meet their obligation. The number of credits that a company can create through a contribution for a given model year will also be capped. The cap will begin at 2% of a company's fleet of new vehicles in model year 2026 and the cap will gradually increase annually to reach 6% by model year 2030. The cap of the company's fleet of new vehicles for model years 2031 to 2034 will remain at 6% and this option will no longer be available thereafter. Regulated companies would earn one compliance credit for each contribution of \$20,000 (indexed annually to the Consumer Price Index).

Administrative amendments to the Regulations

The proposed Amendments would amend several house-keeping amendments to the pre-2026 model year administrative requirements. These amendments would implement changes identified in Canada's mid-term evaluation of the Regulations in order to align with some of the changes in the U.S. EPA 2020 and 2021 Final Rules. In addition, they would make other corrections, clarify provisions and update references in the current version of the Regulations.

Regulatory development

Consultation

Environment and Climate Change Canada (the Department) has consulted with non-governmental organizations (NGO), industry associations, manufacturers, academics, other government departments, provincial/territorial/municipal governments, and the public. Starting in August 2020, the Department began to engage the stakeholder community as part of the mid-term review of the PALTGGER. This involved a series of webinars and online consultation sessions in the summer and fall, following the publication of a Final Rule by the U.S. EPA in April 2020. Another webinar session was held in

2028. En outre, nonobstant leur autonomie tout électrique, la contribution des VEHR à l'objectif de vente de VZE serait limitée à 45 % pour l'année de modèle 2026, à 30 % pour l'année de modèle 2027 et à 20 % pour les années de modèle 2028 et ultérieures.

Les modifications proposées introduiraient également un mécanisme d'assouplissement qui permettrait aux entités réglementées en situation de déficit de créer des points en contribuant à des activités VZE spécifiques, telles que le soutien à la croissance de l'infrastructure de recharge pour respecter leur obligation. Le nombre de points qu'une entreprise peut créer grâce à une contribution pour une année de modèle donnée sera également plafonné. Le plafond commencera à 2 % du parc de véhicules neufs d'une entreprise au cours de l'année de modèle 2026, et le plafond augmentera progressivement chaque année pour atteindre 6 % d'ici l'année modèle 2030. Le plafond du parc de véhicules neufs de l'entreprise pour les années modèles 2031 à 2034 restera à 6 % et cette option ne sera plus disponible par la suite. Les entreprises réglementées obtiendraient un point de conformité pour chaque contribution de 20 000 \$ (indexé annuellement à l'indice des prix à la consommation).

Modifications administratives proposées au Règlement

Les modifications proposées modifieraient plusieurs points d'ordre administratif en ce qui concerne les exigences relatives aux années de modèle antérieures à 2026. Ces modifications mettraient en œuvre les changements relevés dans l'évaluation de mi-mandat du Règlement réalisée par le Canada, aux fins d'harmonisation avec certains des changements apportés aux règlements définitifs (Final Rules) de 2020 et de 2021 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. De plus, elles ajusteraient d'autres dispositions dans la version actuelle du Règlement, notamment pour améliorer la clarté et mettre à jour les références.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Environnement et Changement climatique Canada (le Ministère) a tenu des consultations avec des organisations non gouvernementales (ONG), des associations de l'industrie, des fabricants, des universitaires, d'autres ministères du gouvernement, les gouvernements provinciaux/territoriaux/municipaux et le public. À partir d'août 2020, le Ministère a commencé à mobiliser la communauté des intervenants dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (REGESAPCL). Cette mobilisation consistait en

February 2021 following the publication of a revised U.S. final decision document on the mid-term evaluation.

In December 2021, the Department released a discussion paper,¹⁰ which sought input on measures needed to achieve Canada's 2035 zero-emission vehicle (ZEV) sales targets for all new light-duty vehicles. Stakeholders were invited to provide written feedback until January 21, 2022. In August 2022, a Light-Duty Vehicle Technical Working Group ("Technical Working Group") was established to share technical information and views on regulations to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from LDVs in Canada and transition toward zero-emission vehicles. In addition to these meetings, departmental officials have held over 30 bilateral meetings with stakeholders and partners.

Industry comments

The automotive industry prefers that Canada continues to align with U.S. EPA fleet average GHG emission standards regulations, stating that the emission standards are the most effective way to meet the GHG and ZEV targets while protecting industry competitiveness in an integrated North American auto market. Automakers noted that they were all investing in ZEVs and that ZEVs would be the primary technology used to comply with future performance-based GHG standards in the United States, noting the European Union (EU) also aims to reach 100% ZEV sales via performance standards.

The Department agrees with the need to maintain alignment with the U.S. EPA fleet average GHG emission standards to continue reducing GHG emissions from new vehicles offered for sale in Canada, in order to minimize the overall regulatory burden for companies operating in the Canada–U.S. market and maintain fair regulatory conditions for importers and manufacturers. Therefore, the proposed Amendments include provisions to maintain alignment with some changes in the U.S. EPA Final Rule published in December 2021 for model years 2023 to 2026.

une série de webinaires et de séances de consultation en ligne à l'été et à l'automne, à la suite de la publication d'une règle finale par l'EPA des États-Unis en avril 2020. Un autre webinaire a été organisé en février 2021 après la publication par les États-Unis d'un document de décision finale sur l'évaluation de mi-mandat.

En décembre 2021, le Ministère a publié un document de discussion¹⁰ afin de solliciter des commentaires sur les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif obligatoire de vente de véhicules zéro émission (VZE) du Canada d'ici 2035 pour tous les nouveaux véhicules légers. Les intervenants ont été invités à soumettre leurs commentaires écrits et ils avaient jusqu'au 21 janvier 2022 pour le faire. En août 2022, on a mis sur pied le Groupe de travail technique sur les véhicules légers (le « Groupe de travail technique ») afin de mettre en commun des renseignements techniques et des points de vue sur la réglementation visant la réduction des gaz à effet de serre (GES) émis par les véhicules légers au Canada ainsi que la transition vers les véhicules zéro émission. En plus de ces réunions, des représentants du Ministère ont tenu plus de 30 réunions bilatérales avec les intervenants et les partenaires.

Commentaires de l'industrie

L'industrie automobile préfère que le Canada continue d'être harmonisé au règlement sur les normes moyennes d'émissions de GES des parcs de véhicules de l'EPA des États-Unis, faisant valoir que les normes d'émissions sont le moyen le plus efficace d'atteindre les cibles liées aux GES et aux VZE, tout en protégeant la compétitivité de l'industrie dans un marché de l'automobile nord-américain intégré. Les constructeurs automobiles ont fait remarquer qu'ils investissaient tous dans les VZE et que ceux-ci seraient la principale technologie utilisée pour se conformer aux futures normes de rendement fondées sur les GES aux États-Unis, soulignant au passage que l'Union européenne (UE) vise également à atteindre 100 % de vente de VZE grâce à des normes de rendement.

Le Ministère convient de la nécessité de maintenir l'harmonisation des normes moyennes d'émissions de GES des parcs de véhicules de l'EPA des États-Unis afin de continuer de réduire les émissions de GES des nouveaux véhicules mis en vente au Canada, ce qui permettra de réduire au minimum le fardeau réglementaire pour les entreprises qui exercent leurs activités sur le marché canado-américain et de maintenir des conditions réglementaires équitables pour les importateurs et les fabricants. Par conséquent, les modifications proposées comprennent des dispositions visant à maintenir l'harmonisation avec certains des changements apportés à la règle finale de l'EPA des États-Unis publiée en décembre 2021 pour les années de modèle 2023 à 2026.

¹⁰ [Achieving a zero-emission future for light-duty vehicles](#)

¹⁰ [Parvenir à un avenir zéro émission pour les véhicules légers](#)

The Department also committed to align Canada's LDV regulations with the most stringent performance standards in North America post-2025, whether at the United States federal or state level.¹¹ In August 2021, the U.S. EPA was directed by Executive Order to establish new multi-pollutant emissions standards, including for greenhouse gas emissions, for light- and medium-duty vehicles beginning with model year 2027 and extending through and including at least model year 2030. The Department understands that, at this time, these upcoming new standards, which are expected to be proposed in 2023, will be the most stringent in North America, and expects to align with them.

With the exception of companies who exclusively manufacture electric vehicles, vehicle manufacturers and their representing associations were strongly against the development of a national ZEV sales mandate. The associations for automakers have also expressed concerns with timelines. Some automotive firms have shared product plans of fleet composition to demonstrate they would not be in a position to comply with the proposed ZEV requirements.

The Department has considered various approaches to decarbonize the transportation sector and determined that the use of both GHG emission performance standards and ZEV requirements will work in tandem towards achieving Canada's emission reduction targets. This approach would ensure that the internal combustion fleet continues to improve its efficiency and reduce its per unit emissions on the way to a zero-emission future. In response to concerns regarding the feasibility of meeting compliance obligations, the Department has designed the annual targets to reflect a slower increase in stringency in early years to give manufacturers and importers time to adapt. In addition, a compliance flexibility mechanism would be introduced whereby regulated entities may purchase credits from other manufacturers and importers, or may create credits by contributing to ZEV activities.

These vehicle manufacturers and their associations advocated for strong demand-sided policies, including increased consumer rebates to support the purchase of ZEVs, accelerated deployment of existing resources for charging infrastructure, worker upskilling and consumer education programs, to supplement the supply-sided policies that are being implemented. These concerns were also raised by NGOs as well as provinces and territories in

Le Ministère s'est également engagé à harmoniser la réglementation canadienne sur les véhicules légers avec les normes de rendement les plus strictes en Amérique du Nord ultérieure à 2025, que ce soit à l'échelle fédérale ou étatique aux États-Unis¹¹. En août 2021, on a demandé à l'EPA des États-Unis, par décret, d'établir de nouvelles normes sur les émissions de polluants multiples, y compris les émissions de gaz à effet de serre, pour les véhicules légers et moyens à partir de l'année de modèle 2027 au moins jusqu'à l'année de modèle 2030. Le Ministère comprend qu'à l'heure actuelle, ces nouvelles normes, qui devraient être proposées en 2023, seront les plus strictes en Amérique du Nord, et il prévoit de s'aligner sur celles-ci.

À l'exception des entreprises qui fabriquent exclusivement des véhicules électriques, les constructeurs automobiles et leurs associations représentatives étaient fortement contre l'élaboration d'un mandat de vente de ZEV national. Les associations de constructeurs automobiles ont également exprimé des préoccupations au sujet des délais. Certaines entreprises du secteur de l'automobile ont partagé des plans de produits relatifs à la composition du parc automobile pour démontrer qu'elles ne seraient pas en mesure de se conformer aux exigences proposées pour les ZEV.

Le Ministère a examiné diverses approches en vue de décarboniser le secteur des transports et a déterminé que le recours à des normes de rendement relatives aux émissions de GES et à des exigences relatives aux ZEV permettra d'atteindre les cibles de réduction des émissions du Canada. Cette approche permettrait de s'assurer que le parc de véhicules à combustion interne continuera d'améliorer son efficacité et de réduire ses émissions par unité afin d'atteindre un avenir sans émissions. En réponse aux préoccupations concernant la capacité à respecter les obligations en matière de conformité, le Ministère a conçu les cibles annuelles de façon à augmenter la rigueur de façon plus lente au cours des premières années et à donner aux fabricants et aux importateurs le temps de s'adapter. De plus, un mécanisme d'assouplissement en matière de conformité serait mis en place pour permettre aux entités réglementées d'acheter des points auprès d'autres constructeurs et importateurs, ou de créer des points en contribuant à des activités liées aux ZEV.

En complément des politiques axées sur l'offre qui sont mises en œuvre, ces constructeurs automobiles et leurs associations ont milité en faveur de politiques rigoureuses axées sur la demande, notamment : des rabais accrus aux consommateurs pour appuyer l'achat de ZEV, un déploiement accéléré des ressources existantes pour les infrastructures de recharge, des programmes de perfectionnement des compétences des travailleurs et d'éducation des

¹¹ [A HEALTHY ENVIRONMENT AND A HEALTHY ECONOMY — Canada's strengthened climate plan to create jobs and support people, communities and the planet](#)

¹¹ [UN ENVIRONNEMENT SAIN ET UNE ÉCONOMIE SAIN — Le plan climatique renforcé du Canada pour créer des emplois et soutenir la population, les communautés et la planète](#)

their comments. Vehicle manufacturers went a bit further by asking that the proper infrastructure be in place before introducing a ZEV mandate.

Vehicle manufacturers and their associations have also called on the Government of Canada to match the U.S. Inflation Reduction Act's new Advanced Manufacturing Production Tax Credit, which will offer per-vehicle subsidies for EV manufacturing in the United States.

The Department notes that the proposed Amendments are part of a suite of federal commitments that aim to reach Canada's 2030 emission reduction targets and achieve net-zero emissions by 2050. In particular, they are supported through financial incentives for ZEVs, led by Transport Canada, and significant investments in charging and refuelling infrastructure, administered by Natural Resources Canada (NRCan) and the Canada Infrastructure Bank. NRCan continues to work on various awareness activities, such as the Zero Emission Vehicle Awareness Initiative, initiated in 2019, to support education and awareness projects across all vehicle classes. To address worker upskilling concerns, ISED has supported industry efforts to accelerate the production of ZEVs and the battery supply chain through investments that have been retaining and creating jobs and opportunities for workers and their communities. For more information on these different programs, refer to the "Background" section, under "Complimentary measures led by other federal departments."

Some companies mentioned the increased administrative reporting burden associated with ZEV sales targets. The Department notes that manufacturers and importers are already required to submit compliance reports under PALTGGER. The new ZEV provisions would generate slight additional reporting requirements in existing annual compliance reports by requiring documentation on credit acquisition. For more information on administrative costs from the additional reporting requirements, refer to the "Background" section under "Complimentary measures led by other federal departments."

Non-governmental organization comments

The vast majority of non-governmental organizations (NGOs) strongly advocated for a ZEV sales target to

consommateurs. Ces préoccupations ont également été soulevées par les ONG ainsi que par les provinces et les territoires dans leurs commentaires. Les constructeurs de véhicules sont allés un peu plus loin en demandant que l'infrastructure appropriée soit en place avant d'introduire un mandat de vente de VZE.

Les constructeurs automobiles et leurs associations ont également demandé au gouvernement du Canada d'offrir un crédit d'impôt équivalent au nouveau crédit d'impôt à la production pour la production manufacturière de pointe dans la loi sur la réduction de l'inflation, aux États-Unis, qui offrira des subventions par véhicule pour la fabrication de véhicules électriques aux États-Unis.

Le Ministère note que les modifications proposées font partie d'une série d'engagements fédéraux qui visent à atteindre les cibles de réduction des émissions du Canada pour 2030 et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Plus particulièrement, elles sont appuyées par le programme d'incitatifs pour l'achat de VZE, dirigé par Transports Canada, et par d'importants investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement administrées par Ressources naturelles Canada (RNCAN) et la Banque de l'infrastructure du Canada. RNCAN continue de travailler à diverses activités de sensibilisation, comme l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro, lancée en 2019, pour appuyer les projets d'éducation et de sensibilisation au sujet de toutes les catégories de véhicules. Pour répondre aux préoccupations relatives au perfectionnement des travailleurs, ISDE a soutenu les efforts de l'industrie pour accélérer la production de VZE et la chaîne d'approvisionnement des batteries grâce à des investissements qui ont permis de conserver et de créer des emplois et des possibilités pour les travailleurs et leurs collectivités. Pour plus de renseignements sur ces différents programmes, se reporter à la section « Contexte » sous « Mesures complémentaires dirigées par d'autres ministères fédéraux ».

Certaines compagnies ont mentionné la hausse du fardeau administratif lié aux déclarations pour les objectifs de vente VZE. Le Ministère note que les constructeurs et les importateurs ont déjà l'obligation de soumettre des rapports de conformité en vertu du REGESAPCL. Les nouvelles dispositions relatives aux VZE entraîneraient de légères exigences supplémentaires en ce qui concerne le rapport de conformité annuel existant, qui exigerait désormais de fournir de la documentation sur l'acquisition de points. Pour plus de renseignements sur les coûts administratifs découlant des exigences supplémentaires en matière de rapports, se reporter à la section « Contexte » sous « Mesures complémentaires dirigées par d'autres ministères fédéraux ».

Commentaires des organisations non gouvernementales

La grande majorité des organisations non gouvernementales (ONG) ont fermement plaidé en faveur d'un objectif

accelerate GHG reductions and to make Canada less dependent on changes in U.S. regulatory ambitions. They shared that a ZEV mandate would provide a solid signal to all industries and would allow Canada to achieve its GHG objectives in the transportation sector. Stakeholders also expressed general agreement that annual stringencies should be part of the design to monitor progress towards the target and to enable the Government to correct course as 2035 draws nearer. The proposed Amendments set annual increasing ZEV sales targets to ramp up to 100% by 2035 (see the “Description” section above). Compliance would be reviewed annually through existing annual compliance reports, which would now also require documentation on credit acquisition.

Generally, NGOs were divided regarding the inclusion of PHEVs in the definition of ZEVs; however, all agreed that if PHEVs are to be included, they should be treated as a temporary transitional technology, and vehicles should possess a minimum all-electric range as well as receive only partial zero-emission recognition, such as in the case of compliance credits. The Department did not change the definition of an advanced technology vehicle, which continues to include PHEVs, since PHEVs will be an important technology in northern and remote communities. However, the proposed Amendments limit the quantity and credit value of PHEV credits. It is therefore expected that PHEVs would constitute only a small portion of new ZEVs by the end of the decade as they bridge the gap between conventional and battery electric vehicles.

Comments from provinces and territories:

Representatives from most provinces participated in consultations. Provinces generally expressed support for a national ZEV mandate with annual targets, and provinces with mandates shared their experience to date in regulatory development and implementation, while providing insight into future regulatory plans.

The affordability of ZEVs is a main concern, and some provinces were curious to know when cost parity would occur. They stressed that the policy should consider the needs of rural residents and low-income groups. Provinces noted that PHEVs would help to address remote and rural concerns, which include a lack of infrastructure, the impact on infrastructure and safety, due to the additional weight of ZEVs, and price increases due to the shortage of,

de vente de VZE afin d'accélérer la réduction des émissions de GES et de rendre le Canada moins dépendant des changements dans les ambitions réglementaires des États-Unis. Elles ont fait remarquer qu'un mandat de vente de VZE enverrait un signal solide à toutes les industries et permettrait au Canada d'atteindre ses objectifs en matière de GES dans le secteur des transports. De plus, les intervenants s'entendent généralement pour dire que le resserrement annuel des exigences devrait faire partie de la conception, dans le but de surveiller les progrès réalisés vers l'atteinte de la cible et permettre au gouvernement de corriger la situation à l'approche de 2035. Les modifications proposées fixent des cibles d'augmentation annuelle afin d'atteindre 100 % d'ici 2035 (voir la section « Description » ci-dessus). La conformité serait examinée chaque année au moyen du rapport de conformité annuel existant, qui exigerait désormais de fournir de la documentation sur l'acquisition de points.

En règle générale, les ONG étaient divisées au sujet de l'inclusion des VEHR dans la définition des VZE. Toutefois, toutes ont convenu que, si les VEHR doivent être inclus, ils doivent être traités comme une technologie transitoire temporaire et doivent posséder une valeur minimale d'autonomie tout électrique, tout en étant seulement reconnus comme des véhicules à émissions quasi nulles, notamment en ce qui a trait aux points de conformité. Le Ministère n'a pas modifié la définition de « véhicule à technologie de pointe », qui continue d'inclure les VEHR, étant donné que les VEHR sont appelés à devenir une technologie importante dans les collectivités éloignées et du Nord. Cependant, les modifications proposées limiteront la quantité des points liés aux VEHR ainsi que leur valeur. On s'attend donc à ce que les VEHR ne représentent qu'une petite partie des nouveaux VZE d'ici la fin de la décennie, car ils combleront l'écart entre les véhicules conventionnels et les véhicules électriques à batterie.

Commentaires des provinces et des territoires :

Des représentants de la majorité des provinces ont participé aux consultations. De façon générale, les provinces ont montré leur appui à un mandat de vente de VZE national accompagné de cibles annuelles, et les provinces qui disposent déjà de mandats de même nature ont fait part de l'expérience acquise jusqu'à maintenant en matière d'élaboration et de mise en œuvre de règlements, tout en fournissant des observations au sujet des futurs plans de réglementation.

L'abordabilité des VZE est une préoccupation majeure, et certaines provinces étaient curieuses de savoir quand la parité des coûts se produira. Elles ont souligné que la politique devrait tenir compte des besoins des résidents ruraux et des groupes à faible revenu. Les provinces ont aussi fait remarquer que les VEHR aideraient à répondre aux préoccupations des régions éloignées et rurales, notamment leur manque d'infrastructures, les impacts

and high demand for, vehicles. The proposed Amendments would permit the use of PHEVs to meet credit obligations while addressing the needs of remote, northern and rural communities. For cost information, refer to the “Regulatory analysis” section, under “Monetized (and quantified) impacts.”

The proposed Amendments do not include regional ZEV requirements, although some provinces have raised concerns about ZEVs being more concentrated in provinces with mandates. After a careful review, the Department decided not to include regional requirements, as there is no practical way to establish regional sales mandates at the federal level. Moreover, ZEVs continue to gain market share throughout the country, and national requirements would give automakers the flexibility to respond to markets with high consumer interest and infrastructure readiness. Manufacturers and importers indicated that ZEV supply for a manufacturer is allocated on a national basis, and that regional requirements would not generate any additional supply for Canada.

Departmental consideration of ZEV requirements for northern or remote communities

The proposed Amendments do not provide exemptions for northern or remote communities. However, the Department recognizes that the transition to ZEVs will be challenging for northern and remote communities and is continuing to evaluate measures that could help facilitate this transition.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposal. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposed Amendments in relation to modern treaties in effect. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations.

Instrument choice

The objective of the proposed Amendments is to reduce emissions from passenger vehicles to achieve announced climate targets. Maintaining the status quo would likely not go far enough to achieve Canada’s emission reduction

sur les infrastructures et la sécurité en raison du poids plus élevé des VZE, ainsi que les augmentations de prix attribuables à la pénurie et à la forte demande de véhicules. Les modifications proposées permettraient l’utilisation de VEHR pour répondre aux exigences en matière de points tout en prenant en compte les besoins des collectivités éloignées, rurales et du Nord. Pour plus de renseignements sur les coûts, se reporter à la section « Analyse réglementaire » sous « Répercussions financières (quantifiées) ».

Les modifications proposées ne prévoient pas d’exigences régionales relatives aux VZE, bien que certaines provinces aient soulevé des préoccupations au sujet de la concentration accrue de VZE dans les provinces où des mandats ont été établis. À la suite d’un examen minutieux, le Ministère a décidé de ne pas inclure d’exigences régionales, car il n’y a pas de façon pratique d’établir des mandats de vente régionaux au niveau fédéral. De plus, les VZE continuent de gagner des parts de marché partout au pays, et les exigences nationales donneraient aux constructeurs automobiles la souplesse nécessaire pour répondre aux marchés qui suscitent un grand intérêt de la part des consommateurs et dont les infrastructures sont prêtes. Les constructeurs et les importateurs ont indiqué que l’approvisionnement en VZE des constructeurs est réparti sur une base nationale et que les exigences régionales ne généreraient pas d’approvisionnement supplémentaire pour le Canada.

Examen par le Ministère d’obligations VZE pour les collectivités éloignées et du Nord

Les modifications proposées ne prévoient pas d’exemptions pour les collectivités nordiques ou éloignées. Cependant, le Ministère reconnaît que la transition vers les VZE sera difficile pour les collectivités nordiques et éloignées et continue d’évaluer les mesures qui pourraient faciliter cette transition.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Comme l’exige la *Directive du cabinet sur l’approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des répercussions des traités modernes a été menée à l’égard de la proposition. Cette évaluation a permis un examen de la portée géographique et de l’objet des modifications proposées par rapport aux traités modernes en vigueur. L’évaluation n’a pas permis de révéler l’existence de répercussions ou d’obligations liées à des traités modernes.

Choix de l’instrument

Les modifications proposées visent à réduire les émissions des véhicules à passagers pour atteindre les objectifs annoncés en matière de climat. Maintenir le statu quo ne sera probablement pas suffisant pour atteindre l’objectif

target of 40 to 45% below 2005 levels by 2030. In addition, the historical method of reducing emissions from passenger automobiles and light trucks through the use of increasingly stringent fleet average GHG emission standards alone may not achieve net-zero emissions by 2050. Even with carbon pricing increasing the operating cost of a non-ZEV vehicle, the high upfront cost of ZEVs, vehicle all-electric driving range anxiety, and status quo bias may not lead to the necessary level of ZEV adoption to meet Canada's climate targets. The Department therefore determined that the only viable option to achieve the stated objective was to transition the fleet of light-duty vehicles to zero-emission alternatives through the use of increasing ZEV sales targets.

Regulatory analysis

The proposed Amendments making administrative changes to the Regulations are not expected to have a measurable impact, as they are largely technical in nature. Therefore, impacts estimated in this analysis are attributable only to the proposed Amendments to introduce ZEV sales targets.

From 2026 to 2050, the proposed ZEV Amendments are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$24.5 billion, while saving \$33.9 billion in net energy costs. The cumulative GHG emission reductions are estimated to be 430 Mt of carbon dioxide equivalent (CO₂e), valued at \$19.2 billion in avoided global damages. The estimated net benefits of the proposed Amendments are \$28.6 billion in this analysis.

Analytical framework

To estimate the impact of the proposed Amendments, a cost-benefit analysis was conducted to account for three main categories of monetized impacts, similar to the approach taken for the mid-term review of the Regulations.¹² These impacts are incremental ZEV and home charger costs, net energy savings, and GHG emission reductions. The time frame for analysis is 25 years (2026 to 2050), which covers the period when the proposed ZEV requirements come into effect (model year 2026) and then reach full stringency (model year 2035) and extends to 2050 to illustrate the trend in cumulative net benefits

de réduction des émissions du Canada de 40 à 45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. De plus, la méthode historique de réduction des émissions attribuables aux automobiles à passagers et aux camions légers uniquement à l'aide de normes d'émissions moyennes de GES de plus en plus rigoureuses pour les parcs automobiles ne permettrait pas d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Malgré un prix du carbone qui augmente le coût d'exploitation d'un véhicule émetteur, le coût initial élevé des VZE, l'anxiété liée à l'autonomie tout électrique du véhicule et le préjugé en faveur du statu quo pourraient nuire à l'atteinte du taux d'adoption des VZE nécessaire pour atteindre les objectifs du Canada en matière de climat. Par conséquent, le Ministère a déterminé que la seule option viable pour atteindre l'objectif énoncé était de faire la transition d'un parc de véhicules légers à des solutions de remplacement zéro émission grâce à l'augmentation des objectifs de ventes de VZE.

Analyse de la réglementation

Les modifications proposées visant des changements administratifs du Règlement ne devraient pas avoir d'impact mesurable, car elles sont principalement de nature technique. Les impacts estimés dans la présente analyse sont donc seulement attribuables aux modifications proposées visant à ajouter des objectifs de vente de véhicules zéro émission (VZE).

Selon les estimations pour 2026 à 2050, les modifications proposées visant les VZE devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge résidentielles de 24,5 milliards de dollars, tout en permettant des économies de 33,9 milliards de dollars en coûts nets d'énergie. Les réductions cumulatives d'émissions de gaz à effet de serre (GES) devraient être de 430 Mt de dioxyde de carbone équivalent (éq. CO₂), totalisant une valeur de 19,2 milliards de dollars en dommages évités à l'échelle mondiale. Les avantages nets des modifications proposées sont donc estimés à 28,6 milliards de dollars dans la présente analyse.

Cadre analytique

Pour estimer l'impact des modifications proposées, une analyse coûts-avantages a été effectuée pour tenir compte de trois grandes catégories d'impacts monétaires, de manière semblable à l'approche adoptée pour l'évaluation de mi-mandat du Règlement¹². Ces impacts sont des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge résidentielles, des économies nettes d'énergie et des réductions des émissions de GES. L'échéancier de l'analyse est de 25 ans (de 2026 à 2050), ce qui couvre la période où les modifications proposées visant les VZE entreront en vigueur (année modèle 2026) et atteindront leur rigueur

¹² *Mid-term evaluation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*

¹² *Évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*

resulting from the ongoing shift to more ZEVs in the light-duty vehicle fleet in response to the proposed Amendments.

ZEV costs are estimated from published sources such as Statistics Canada and the California Air Resources Board (CARB), while net energy savings and GHG emission reductions are estimated using the output from the Department's Energy, Emissions, and Economy Model for Canada (E3MC). The value of GHG emission reductions is calculated using the Department's social cost of carbon (SCC) method. Air pollution reductions are also quantified but not monetized, while other impacts are considered qualitatively. The incremental impacts are derived by comparing a baseline scenario to a regulatory scenario that reflect key aspects of the proposed ZEV Amendments. Where sources used USD, dollars were converted to CAD using 2021 purchasing power parity.¹³ All dollar figures are presented in 2021 Canadian prices and discounted at 3% annually (to 2023) when presented in present value form.

Baseline scenario

The baseline scenario is based on projections from the 2021 Departmental Reference Case.¹⁴ These projections take into consideration current policies in place such as the zero-emission vehicle regulations in Quebec and British Columbia. In addition, since Canadian passenger car and light truck fleet average GHG emission standards are incorporated by reference with the United States, the baseline scenario takes into account the regulated fleet average fuel efficiency standards up to model year 2026, as set out in the EPA's Final Rule to revise GHG emissions standards for LDVs published in 2021.¹⁵ Beyond 2026, fleet average GHG emission standards are assumed to remain constant at the 2026 level. As such, the baseline scenario approximates future GHG emissions and energy consumption based on current practices and implemented policy measures. Thus, this analysis does not account for future policies, such as the more stringent post-2026 GHG standards that are expected to be published by the EPA in 2023, which would subsequently be adopted in Canada through incorporation by reference under the Regulations.

maximale (année modèle 2035), puis se prolongeront jusqu'en 2050 pour illustrer la tendance dans les avantages nets cumulatifs découlant de la transition continue vers un plus grand nombre de VZE dans le parc de véhicules légers en réaction aux modifications proposées.

Les coûts des VZE sont estimés à partir de sources publiées, comme celles de Statistique Canada et du California Air Resources Board (CARB), tandis que les économies nettes d'énergies et les réductions des émissions de GES sont estimées au moyen du Modèle énergie-émissions-économie du Canada (E3MC) du Ministère. La valeur des réductions des émissions de GES est calculée au moyen de la méthode du coût social du carbone (CSC) du Ministère. Les réductions de la pollution atmosphérique sont également quantifiées, mais pas de façon monétaire, tandis que d'autres impacts sont pris en considération de manière qualitative. Les impacts supplémentaires sont déterminés par la comparaison d'un scénario de référence avec un scénario réglementaire qui reflète les principaux aspects des modifications proposées visant les VZE. Dans les cas où les sources utilisaient le dollar américain, elles ont été converties en dollar canadien au moyen des parités de pouvoir d'achat (PPA) de 2021¹³. Tous les montants sont présentés en prix canadiens de 2021, et actualisés à 3 % par an (jusqu'en 2023) lorsqu'ils sont présentés sous forme de valeur actuelle.

Scénario de référence

Le scénario de référence est fondé sur les projections du scénario de référence ministériel de 2021¹⁴. Ces projections tiennent compte des politiques actuellement en place, comme les règlements sur les véhicules zéro émission du Québec et de la Colombie-Britannique. De plus, comme les normes d'émissions de GES moyennes du parc d'automobiles à passagers et de camions légers du Canada sont intégrées par renvoi dans celles des États-Unis, le scénario de référence tient compte des normes réglementées de rendement énergétique moyen du parc automobile jusqu'à l'année modèle 2026, comme l'indique le règlement définitif de l'EPA visant à revoir les normes d'émissions de GES applicables aux véhicules légers publiées en 2021¹⁵. Il est présumé qu'après 2026, les normes d'émissions de GES moyennes du parc demeureront fixées au niveau de 2026. Ainsi, le scénario de référence fournit une approximation des émissions de GES et de la consommation d'énergie futures en fonction des pratiques actuelles et des mesures stratégiques mises en œuvre. C'est pourquoi la présente analyse ne tient pas compte des politiques futures, comme les normes de GES qui seront plus rigoureuses après 2026 et qui devraient être publiées par l'EPA en 2023, qui seraient par la suite adoptées au Canada au moyen d'une intégration par renvoi dans le Règlement.

¹³ OECD Purchasing power parity.

¹⁴ Canada's Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections 2021

¹⁵ EPA Final Rule to Revise Existing National GHG Emissions Standards for Passenger Cars and Light Trucks Through Model Year 2026

¹³ Parités de pouvoir d'achat de l'OCDE.

¹⁴ Projections des émissions canadiennes de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au Canada 2021

¹⁵ Règlement définitif de l'EPA visant à revoir les normes nationales d'émissions de GES applicables aux automobiles à passagers et aux camions légers jusqu'à l'année modèle 2026 (disponible en anglais seulement)

The number of new vehicles sold each year is derived using 2019 new vehicle sales data from Statistics Canada.¹⁶ In 2019, total new vehicle sales were 1.98 million. Starting in 2022, this analysis assumes that new vehicle sales will grow at the rate of population growth¹⁷ in Canada. The years 2020 and 2021 were omitted due to the special economic circumstances of COVID-19 that impacted the industry. Transport Canada's 2021 projections on ZEV-penetration rates, which are incorporated in the 2021 Departmental Reference Case, are then applied to estimate the share of ZEV vehicle sales in the baseline scenario. Furthermore, Transport Canada projections on the relative percent of each type of ZEV are also applied to estimate the number of new sales for the four representative ZEV types included in this analysis.

Regulatory scenario

The regulatory scenario is based on the assumption that the proposed Amendments achieve the specified year-by-year ZEV sales targets. ZEV sales targets are specified by model year, and the analysis assumes that each model year results occur in the same calendar year. E3MC was then used to model how an increase in the percentage of ZEVs impacts GHG tailpipe emissions and vehicle energy use. Fleet average GHG emission standards for non-ZEVs are held constant in the regulatory scenario. Costs are based on estimated incremental ZEV prices and increased share of ZEVs (with home chargers).

The proposed Amendments would establish a minimum number of credits required for a regulated company to meet compliance. The year-by-year stringency of the ZEV sales targets would begin with model year 2026 and reach 100% by model year 2035. The value of the ZEV credits would be based on the type of ZEVs in each firm's overall fleet, but the analysis does not consider how the types of credits earned by firms might affect the type of ZEVs manufactured or imported. Options for credit banking are also offered in the proposed Amendments, but the analysis assumes there is no credit banking.

Le nombre de nouveaux véhicules vendus chaque année est dérivé des données de ventes de l'année de modèle 2019 fournies par Statistique Canada¹⁶. En 2019, la vente totale de véhicules neufs était de 1,98 million. À partir de 2022, cette analyse suppose que la vente de nouveaux véhicules va augmenter selon le taux de croissance de la population¹⁷ au Canada. Les années 2020 et 2021 ont été omises en raison des circonstances économiques particulières de la COVID-19 qui ont impacté l'industrie. Les projections de Transports Canada pour 2021 sur les taux de pénétration des VZE, qui sont intégrées au scénario de référence ministériel de 2021, sont ensuite appliquées pour estimer la part des VZE présents dans le scénario de référence. De plus, les prévisions de Transports Canada concernant le pourcentage relatif de chaque type de VZE sont aussi appliquées pour estimer le nombre de nouvelles ventes des quatre types de VZE représentatifs inclus dans la présente analyse.

Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire est fondé sur l'hypothèse selon laquelle les modifications proposées permettraient d'atteindre les objectifs de ventes de VZE précisés pour chaque année. Les objectifs de ventes de VZE sont précisés par année modèle, et l'analyse présume que les résultats de chaque année modèle sont obtenus pendant la même année civile. Le modèle E3MC a ensuite servi à modéliser la façon dont une augmentation du pourcentage de VZE influence les émissions de GES des tuyaux d'échappement et la consommation d'énergie par les véhicules. Les normes d'émissions de GES moyennes du parc de véhicules conventionnels demeurent constantes dans le scénario réglementaire. Les coûts sont fondés sur l'estimation des prix des VZE supplémentaires et le pourcentage accru de VZE (et des bornes de recharge résidentielles).

Les modifications proposées établiraient le nombre minimal de points dont une entreprise réglementée a besoin pour se conformer au Règlement. L'augmentation annuelle de la rigueur des objectifs de ventes de VZE commencerait par l'année modèle 2026 et atteindrait 100 % à l'année modèle 2035. La valeur des points de VZE serait fondée sur le type de VZE du parc global de chaque entreprise, mais l'analyse ne tient pas compte de la façon dont les types de points obtenus par les entreprises pourraient influencer le type de VZE fabriqués ou importés. Des options d'accumulation de points sont également offertes dans les modifications proposées, mais l'analyse présume qu'il n'y a pas d'accumulation de points.

¹⁶ Statistics Canada. [Table 20-10-0002-01 New motor vehicle sales, by type of vehicle.](#)

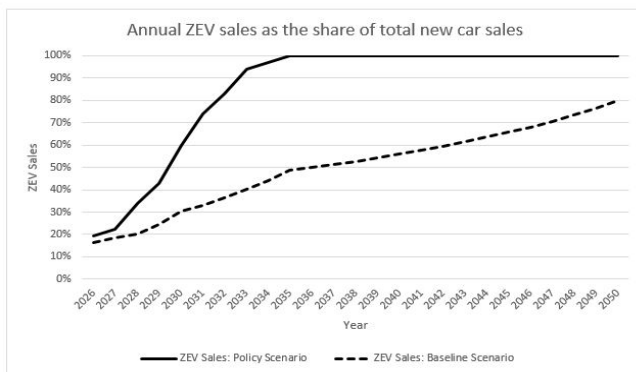
¹⁷ [Canada's Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections 2021](#)

¹⁶ Statistique Canada. [Tableau 20-10-0002-01 Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule.](#)

¹⁷ [Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au Canada 2021](#)

The proposed Amendments would also offer industry a compliance flexibility option through which manufacturers or importers could purchase credits by contributing to ZEV activities to meet a portion of their annual obligation between 2026 and 2034. After 2034, this compliance flexibility would no longer be available. Given that the proposed price of this credit (indexed to 2026 at a cost of \$20,000) is much higher than the estimated incremental costs of ZEVs, the analysis assumes that vehicle manufacturers and importers would not typically choose to invest in the fund, but instead could generally meet 100% of their annual compliance obligation through the manufacture or importation of additional ZEVs.

Figure 1: Projected annual share of ZEV sales in the baseline and regulatory scenarios



Monetized (and quantified) impacts

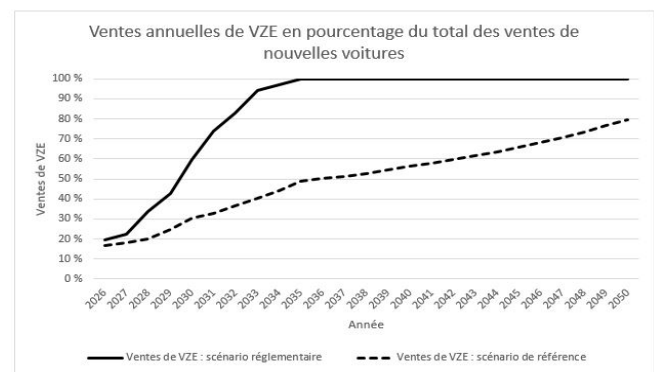
The analysis estimates the incremental costs of more ZEVs, home chargers and ZEV administrative requirements, as well as the benefits of net energy savings from switching to ZEVs. GHG emission reductions are quantified and monetized, while air pollution reductions are only quantified in this analysis.

Costs of manufacturing ZEVs and home chargers, and administrative reporting requirements

The proposed Amendments are expected to result in incremental vehicle and home charging costs for manufacturing (or importing) more ZEVs in response to the proposed Amendments. In this analysis, the total number of new vehicles is assumed to be the same in both the baseline and regulatory scenarios. To project the number of vehicle sales out to 2050, Statistics Canada vehicle sales data from 2019 is grown using a 1% projected population growth rate from the 2021 Departmental Reference Case. In the regulatory scenario, the share of new ZEVs is increased to align with the annual ZEV targets. The

Les modifications proposées offriront également à l'industrie une option de souplesse en matière de conformité par laquelle les fabricants ou les importateurs pourraient acheter des points en contribuant aux activités relatives aux VZE pour respecter une portion de leur obligation totale en matière de conformité entre 2026 et 2034. Ultérieurement à 2034, cette souplesse en matière de conformité ne sera plus offerte. Étant donné que le prix proposé pour ce point (indexé à 2026 au coût de 20 000 \$) est beaucoup plus élevé que les coûts supplémentaires estimés des VZE, l'analyse présume que les fabricants et importateurs de véhicules ne choisiraient pas, en général, d'investir dans le fonds, mais qu'ils atteindraient plutôt la totalité de leur obligation annuelle en matière de conformité par la fabrication ou l'importation de VZE supplémentaires.

Figure 1 : Pourcentage annuel prévu de ventes de VZE dans le scénario de référence et le scénario réglementaire



Impacts monétaires (et quantifiés)

L'analyse estime les coûts supplémentaires d'un plus grand nombre de VZE, de bornes de recharge résidentielles et d'exigences administratives liées aux VZE, ainsi que les avantages des économies nettes d'énergie réalisées grâce à l'adoption des VZE. Les réductions des émissions de GES sont quantifiées et établies en valeur monétaire, tandis que les réductions de la pollution atmosphérique sont seulement quantifiées dans la présente analyse.

Coûts de fabrication des VZE et des bornes de recharge résidentielles, et exigences administratives en matière de production de rapports

Les modifications proposées devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux véhicules et aux bornes de recharge résidentielles en raison de la fabrication (ou de l'importation) d'un plus grand nombre de VZE pour respecter les modifications proposées. Dans la présente analyse, il est présumé que le nombre total de nouveaux véhicules est le même dans le scénario de référence et le scénario réglementaire. Pour prévoir le nombre de véhicules vendus jusqu'en 2050, les données sur les ventes de véhicules en 2019 de Statistique Canada sont augmentées à l'aide d'un taux de croissance de la population de 1 %

analysis estimates costs to switch to four types of ZEVs: medium-sized BEV cars, BEV pickup trucks each with a 480 km all-electric range, medium-sized PHEV cars and PHEV pickup trucks with an 80 km all-electric range. In 2035, medium-sized BEVs account for 30% of ZEV sales, BEV pickup trucks are roughly 50%, and PHEVs make up the remaining 20% of sales. The proportion of each type of vehicle as a share of overall ZEV sales remains constant in the two scenarios.

Manufacturing costs for ZEVs tend to be higher than those for non-ZEVs and are expected to be passed directly to consumers who switch to ZEV purchases in the regulatory scenario, although price differences are expected to decrease over time. Estimated incremental vehicle costs for this analysis are adopted from a California Air Resources Board (CARB) report¹⁸ with prices (excluding subsidies) expressed as 2020 USD (but reported here in 2021 CAD). All ZEVs are assumed to have the additional cold-weather and all-wheel drive (AWD) features. The report estimates that the medium-sized BEV would have an incremental cost of \$3,300 in 2026 and would decrease in price, becoming less expensive than its non-ZEV equivalent by 2033. The three other vehicle types do not reach price parity with non-ZEVs. Battery-electric pickup trucks in this report cost an additional \$7,150 in 2026, which decreases to an estimated incremental cost of \$655 by 2035. Medium-sized PHEV cars are estimated to cost an incremental \$3,950 in 2026 and \$2,550 by 2035. PHEV pickup trucks are estimated to cost an incremental \$5,700 in 2026 and \$3,600 by 2035. After 2035, the analysis holds these incremental prices constant. The total incremental cost of purchasing more ZEVs is estimated to be \$15.3 billion in present value terms.

prévu dans le scénario de référence ministériel de 2021. Dans le scénario réglementaire, le pourcentage des nouveaux VZE est accru pour s'aligner sur les objectifs annuels de VZE. L'analyse estime les coûts liés à l'adoption de quatre types de VZE : les voitures électriques à batterie de taille moyenne, les camions électriques à batterie, ayant une autonomie entièrement électrique de 480 km, ainsi que les voitures électriques hybrides rechargeables et les camions électriques hybrides rechargeables, ayant une autonomie entièrement électrique de 80 km. En 2035, les voitures électriques à batterie de taille moyenne représenteront 30 % des ventes de VZE, les camions électriques à batterie, environ 50 %, et les voitures électriques hybrides rechargeables, les 20 % restants. Le pourcentage de chaque type de véhicule du total des ventes de VZE demeure constant dans les deux scénarios.

Les coûts de fabrication des VZE ont tendance à être plus élevés que ceux des véhicules conventionnels, et on s'attend à ce qu'ils soient directement assumés par les consommateurs qui opteront pour l'achat d'un VZE dans le scénario réglementaire, même si la différence de prix devrait diminuer au fil du temps. L'estimation des coûts supplémentaires des véhicules pour la présente analyse est adoptée à partir d'un rapport du California Air Resources Board (CARB)¹⁸, dans lequel les prix (à l'exclusion des incitatifs) sont présentés en dollars américains de 2020 (mais convertis en dollars canadiens de 2021 dans la présente analyse). Il est présumé que tous les VZE sont dotés des fonctions supplémentaires de traction intégrale et des fonctions nécessaires par temps froid. Dans le rapport, on estime que les véhicules électriques à batterie de taille moyenne entraîneraient des coûts supplémentaires de 3 300 \$ en 2026, puis le prix diminuerait pour devenir moins élevé que celui des véhicules conventionnels équivalents d'ici 2033. Les trois autres types de véhicules n'atteignent pas la parité avec les prix des véhicules conventionnels. Dans ce rapport, le prix des camions électriques à batterie augmente de 7 150 \$ en 2026, puis diminue pour atteindre une augmentation de coûts estimée à 655 \$ d'ici 2035. L'augmentation des coûts des voitures électriques hybrides rechargeables est estimée à 3 950 \$ en 2026 et à 2 550 \$ d'ici 2035. L'augmentation des coûts des camions électriques hybrides rechargeables est estimée à 5 700 \$ en 2026 et à 3 600 \$ d'ici 2035. Après 2035, l'analyse conserve ces prix supplémentaires. Le total des coûts supplémentaires liés à l'achat d'un plus grand nombre de VZE est estimé à 15,3 milliards de dollars, calculés selon la valeur actualisée.

¹⁸ California Air Resources Board ZEV Technology Assessment

¹⁸ Évaluation de la technologie des VZE du California Air Resources Board (disponible en anglais seulement)

Table 2: Incremental ZEV prices (savings) for select vehicles in select years (in constant \$2021)

Type of zero-emission vehicles	2026	2030	2035
Battery electric cars	3,300	985	(795)
Battery electric light trucks	7,150	3,450	655
Plug-in hybrid electric cars	3,950	3,175	2,550
Plug-in hybrid electric trucks	5,700	4,500	3,600

In addition to purchasing the vehicle itself, many consumers would purchase charging equipment for at-home vehicle charging. Electric vehicles can charge directly with a 120-volt plug; however, a level two alternating current (AC) charger requires a 240-volt plug and would increase the speed of charging from a range of 4–6 km per hour spent charging to 16–32 km per hour spent charging. According to a report by the National Academy of Sciences (NAS),¹⁹ roughly 80% of electric vehicles (EVs) are bought with a level two residential charger, at a cost of roughly \$480 to \$870 in 2021 CAD. The higher cost was employed — this may overestimate the cost of charging equipment; however, installation costs have not been accounted for in this analysis and thus may be underestimated. In addition, the analysis may overestimate charger costs as the quantity of home chargers per quantity of vehicles sold is held constant throughout the time frame of the analysis; however, it is expected that the share of vehicles purchased with a charger will decrease over time as consumers begin replacing existing ZEVs as opposed to non-ZEVs. The cost to consumers to purchase charging equipment is determined by multiplying the estimated per-unit cost by 80% of the incremental number of ZEVs sold for a total cost of \$9.1 billion in present value terms. Alternative scenarios are tested in the sensitivity analysis.

The total incremental costs to purchase ZEVs and home chargers are estimated at \$24.5 billion in present value terms, as shown below.

Tableau 2 : Prix (économies) supplémentaires des VZE pour certains véhicules pendant les années choisies (en dollars de 2021)

Type de véhicule zéro émission	2026	2030	2035
Voitures électriques à batterie	3 300	985	(795)
Camions électriques à batterie	7 150	3 450	655
Voitures électriques hybrides rechargeables	3 950	3 175	2 550
Camions électriques hybrides rechargeables	5 700	4 500	3 600

En plus d'acheter le véhicule, de nombreux consommateurs achèteraient de l'équipement pour recharger leur véhicule à la maison. Les véhicules électriques peuvent être rechargés directement sur une prise de 120 volts; cependant, une borne de recharge de niveau deux en courant alternatif nécessite une prise de 240 volts et permettrait d'augmenter la vitesse de recharge, la faisant passer de 4 à 6 km par heure de recharge à 16 à 32 km par heure de recharge. Selon un rapport de la National Academy of Sciences (NAS)¹⁹, environ 80 % des véhicules électriques sont achetés en même temps qu'une borne de recharge résidentielle de niveau deux, qui se vendait approximativement entre 480 et 870 \$CAN en 2021. Le coût le plus élevé a été utilisé, ce qui pourrait entraîner une surestimation du coût de l'équipement de recharge. Cependant, les coûts d'installation n'ont pas été pris en compte dans la présente analyse et pourraient donc être sous-estimés. En outre, l'analyse pourrait surestimer le coût des bornes de recharge étant donné que la quantité de bornes de recharge résidentielles par rapport à la quantité de véhicules vendus demeure constante tout au long de la période visée par l'analyse. Toutefois, on s'attend à ce que la part de véhicules achetés en même temps qu'une borne de recharge diminue au fil du temps, à mesure que les consommateurs commenceront à remplacer leur VZE plutôt que leur véhicule conventionnel. Le coût d'achat de l'équipement de recharge pour les consommateurs correspond au coût unitaire estimé multiplié par 80 % du nombre croissant de VZE vendus, pour un total de 9,1 milliards de dollars en valeur actualisée. D'autres scénarios ont été examinés dans l'analyse de sensibilité.

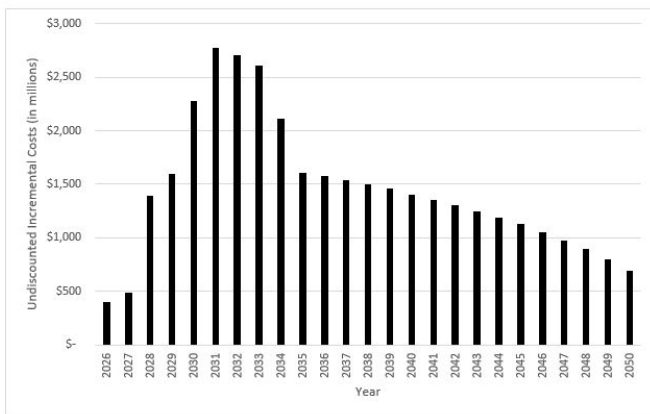
Les coûts supplémentaires totaux associés à l'achat de VZE et de bornes de recharge résidentielles sont estimés à 24,5 milliards de dollars en valeurs actualisées, comme il est indiqué ci-après.

¹⁹ National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2021. [Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035](#). Washington, DC: National Academies Press.

¹⁹ National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2021. [Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035](#). Washington, DC : National Academies Press.

The annual incremental costs to purchase more ZEVs and chargers increase with the stringency of the proposed Amendments from 2026 to 2035, and then fall in subsequent years as the number of baseline ZEVs increase annually, as shown below.

Figure 2: Annual ZEV and home charger costs

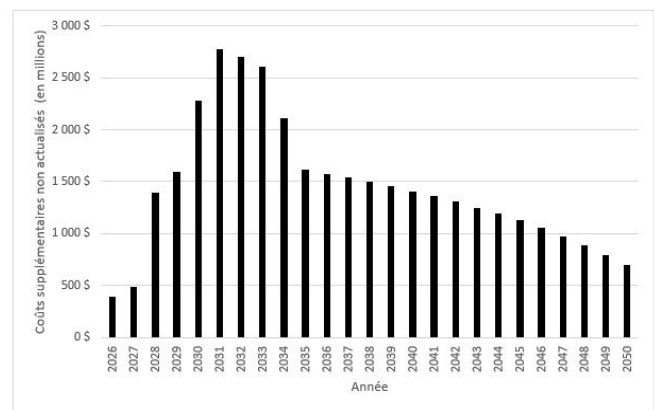


Manufacturers and importers are already required to submit compliance reports to the Department under the PALTGGER. However, the proposed Amendments would require the inclusion of additional information. The proposed Amendments introduce a new credit system where manufacturers and importers would be required to submit documentation on credit acquisition – through the production or importation of ZEVs, investments in projects that support ZEV use, or the trade of credits with other manufacturers or importers. Administrative costs from the additional reporting requirements are estimated to be \$74,000 annually, with an additional \$4,000 in upfront costs associated with learning about the proposed Amendments in the first year. Over the time frame of analysis, these administration costs are estimated to be \$1.2 million in present value terms.

Compliance costs to manufacture or import more ZEVs and chargers, and meet the administrative requirements of the proposed Amendments, are \$24.4 billion, as shown below.

Les coûts supplémentaires annuels associés à l’achat d’un plus grand nombre de VZE et de bornes de recharge augmentent en fonction de la rigueur des modifications proposées de 2026 à 2035, puis chutent au cours des années suivantes, étant donné que le nombre de VZE de référence augmente annuellement, comme il est indiqué ci-après.

Figure 2 : Coûts annuels des VZE et des bornes de recharge résidentielles



Les fabricants et les importateurs sont déjà tenus de présenter des rapports de conformité au Ministère conformément au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (REGESAPCL)*. Cependant, les modifications proposées exigeraient l’ajout de renseignements supplémentaires. Elles prévoient un nouveau système de points dans le cadre duquel les fabricants et les importateurs seraient tenus de présenter des documents sur l’acquisition de points, que ce soit par l’intermédiaire de la production ou de l’importation de VZE, d’investissements dans des projets qui favorisent l’utilisation de VZE ou de l’échange de points avec d’autres fabricants ou importateurs. Les coûts administratifs associés aux exigences supplémentaires en matière de production de rapports sont estimés à 74 000 \$ annuellement, avec 4 000 \$ supplémentaires en coûts initiaux associés à l’apprentissage des modifications proposées au cours de la première année. Au cours de la période visée par l’analyse, ces coûts administratifs sont estimés à 1,2 million de dollars en valeur actualisée.

Les coûts de conformité associés à la fabrication ou à l’importation d’un plus grand nombre de VZE et de bornes de recharge et au respect des exigences administratives des modifications proposées sont de 24,4 milliards de dollars, comme il est indiqué ci-après.

Table 3: Summary of monetized costs (millions of dollars)

Number of years: 25 (2026 to 2050)
 Dollar year for prices: 2021
 Present value year for discounting: 2023
 Social discount rate: 3% per year

Monetized benefits (costs)	Undiscounted – 2026	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2026 to 2050	Annualized
Vehicle costs	353	798	321	15 316	880
Charger costs	43	812	373	9 129	524
Administrative costs	0.08	0.07	0.07	1.2	0.07
Total ZEV costs	396	1 611	694	24 446	1 404

Tableau 3 : Résumé des coûts en valeur pécuniaire (millions de dollars)

Nombre d'années : 25 (de 2026 à 2050)
 Année des dollars pour les prix : 2021
 Année de la valeur actualisée pour l'actualisation : 2023
 Taux d'actualisation social : 3 % par année

Avantages en valeur pécuniaire (coûts)	Montant non actualisé – 2026	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – de 2026 à 2050	Montant annualisé
Coûts des véhicules	353	798	321	15 316	880
Coûts des bornes de recharge	43	812	373	9 129	524
Coûts administratifs	0,08	0,07	0,07	1,2	0,07
Coût total des VZE	396	1 611	694	24 446	1 404

It is expected that these incremental costs would be passed onto ZEV purchasers. These consumers are also expected to incur ongoing costs associated with charging their ZEVs instead of paying fossil fuel costs for non-ZEVs. These energy costs are discussed in the “Net energy savings” section below, as the incremental energy impact is expected to be a net benefit to ZEV owners.

The Government of Canada is not expected to incur any additional costs beyond the need to inform stakeholders of the proposed Amendments. This is because the current regulatory framework is expected to remain the same and the existing implementation, compliance, and enforcement policies and programs would continue to apply.

Monetized (and quantified) benefits

The key benefits estimated in this analysis are the net energy savings that accrue to those who purchase ZEVs as a result of the proposed Amendments, and the reduced GHG emissions from these ZEVs which will help Canada meet its international commitments to reduce the global damages of climate change. There will also be reduced air

Ces coûts supplémentaires se répercuteraient sur les acheteurs de VZE. Ces acheteurs engageraient également des coûts continus pour recharger leur VZE plutôt que de payer les coûts des combustibles fossiles pour leur véhicule conventionnel. Ces coûts énergétiques sont abordés dans la section « Économies d'énergie nettes » ci-après, car les répercussions de cette demande énergétique supplémentaire devraient constituer un avantage net pour les propriétaires de VZE.

Le gouvernement du Canada ne devrait pas engager de coûts supplémentaires au-delà de ceux nécessaires pour aviser les parties prenantes des modifications proposées. En effet, le cadre réglementaire actuel devrait rester le même et les politiques et les programmes de mise en œuvre, de conformité et d'application de la loi existants devraient continuer de s'appliquer.

Avantages pécuniaires (et quantifiés)

Les principaux avantages estimés dans la présente analyse sont les économies d'énergie nettes qui reviennent à ceux qui achètent des VZE à la suite des modifications proposées et la réduction des émissions de GES grâce à ces VZE qui permettra au Canada de respecter ses engagements internationaux visant à réduire les dommages à l'échelle

pollution emissions, which is expected to directly benefit Canadians.

Net energy savings

ZEVs do not require traditional liquid fuels to operate (though PHEVs can use both electricity and liquid fuels), and are more energy-efficient than their non-ZEV equivalents. Consumers will, however, carry a cost to charge their electric vehicles. Energy costs associated with charging ZEVs are estimated in this analysis through the use of the Department's E3MC model. E3MC provides projections on the increased electricity demand associated with an increase in the sale of ZEVs, as well as electricity price forecasts. As noted in the 2021 Reference Case, the price of electricity ranges across Canada, and results from E3MC reflect these regional differences. Similarly, the decrease in liquid fuels demanded due to fewer non-ZEV purchases in the regulatory scenario is also modelled using E3MC and monetized using the Reference Case's liquid fuel price projections for blended gasoline and diesel. The liquid fuel price projections included in the Reference Case are informed by the Canadian Energy Regulator's projections.

In present value terms, total increased electricity costs over the time frame of the analysis are estimated to be \$55.8 billion. These costs are expected to be offset by the fossil fuel savings which are estimated to be \$89.7 billion. It is estimated that the proposed Amendments would lead to \$33.9 billion in net energy savings over the time frame of the analysis.

mondiale causés par les changements climatiques. Les émissions de polluants atmosphériques devraient également diminuer, ce qui devrait présenter des avantages directs pour les Canadiens.

Économies d'énergie nettes

Les VZE n'ont pas besoin de carburant liquide classique pour fonctionner (bien que les VEHR puissent utiliser l'électricité et les carburants liquides) et sont plus éco-énergétiques que leurs équivalents émetteurs. Toutefois, les consommateurs engageront des coûts pour recharger leur véhicule électrique. Les coûts énergétiques associés à la recharge de VZE sont estimés dans la présente analyse au moyen du modèle E3MC du Ministère. Ce modèle fournit des projections de la hausse de la demande d'électricité associée à une augmentation des ventes de VZE ainsi que des prévisions du prix de l'électricité. Comme indiqué dans le scénario de référence de 2021, le prix de l'électricité varie au Canada, et les résultats du modèle E3MC reflètent ces différences régionales. De façon semblable, le modèle E3MC permet de modéliser la diminution de la demande en carburant liquide imputable à une baisse des ventes de véhicules conventionnels selon le scénario réglementaire, tandis que la valeur pécuniaire est obtenue en utilisant les projections des prix de carburant liquide du scénario de référence pour l'essence et le diesel mélangés. Les projections des prix des carburants liquides comprises dans le scénario de référence sont éclairées par les projections de la Régie de l'énergie du Canada.

En valeur actualisée, l'augmentation totale des coûts d'électricité pour la période de l'analyse est estimée à 55,8 milliards de dollars. Cette augmentation devrait être compensée par les économies de combustibles fossiles, qui sont estimées à 89,7 milliards de dollars. On estime que les modifications proposées entraîneraient des économies d'énergie nettes d'une valeur de 33,9 milliards de dollars pour la période de l'analyse.

Table 4: Energy costs (and savings) in millions of dollars

Monetized energy impacts	Undiscounted – 2026	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2026 to 2050
Electricity costs	31.3	2 894	7 394	55 825
Fuel cost savings	(46.5)	(4 613)	(12 024)	(89 730)
Net energy savings	(15.2)	(1 719)	(4 630)	(33 905)

Tableau 4 : Coûts (et économies) d'énergie en millions de dollars

Impacts énergétiques monétisés	Montant non actualisé – 2026	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – de 2026 à 2050
Coûts d'électricité	31,3	2 894	7 394	55 825
Économies de carburant	(46,5)	(4 613)	(12 024)	(89 730)
Économies d'énergie nettes	(15,2)	(1 719)	(4 630)	(33 905)

Greenhouse gas emission reductions

The proposed Amendments would contribute to Canada’s climate commitments by reducing tailpipe emissions from passenger automobiles and light trucks. BEVs produce no GHG emissions from operation, while PHEVs have reduced emissions — the model assumes they operate using their battery 65% of the time, and gasoline the other 35%. Based on these projections, it is estimated that over the time frame of the analysis (2026 to 2050), the proposed Amendments would reduce GHG emissions by approximately 430 Mt, compared to the baseline scenario.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les modifications proposées aideraient le Canada à respecter ses engagements en matière de climat en réduisant les émissions d’échappement des automobiles à passagers et des camions légers. Les VEB n’émettent pas de GES en fonctionnement, tandis que les VEHR produisent moins d’émissions — le modèle suppose qu’ils fonctionnent avec la batterie 65 % du temps et à l’essence, 35 %. Selon ces projections, on estime qu’au cours de la période de l’analyse (2026 à 2050), les modifications proposées réduiraient les émissions de GES d’environ 430 Mt par rapport au scénario de référence.

Figure 3: Annual incremental GHG reductions in megatonnes (Mt)

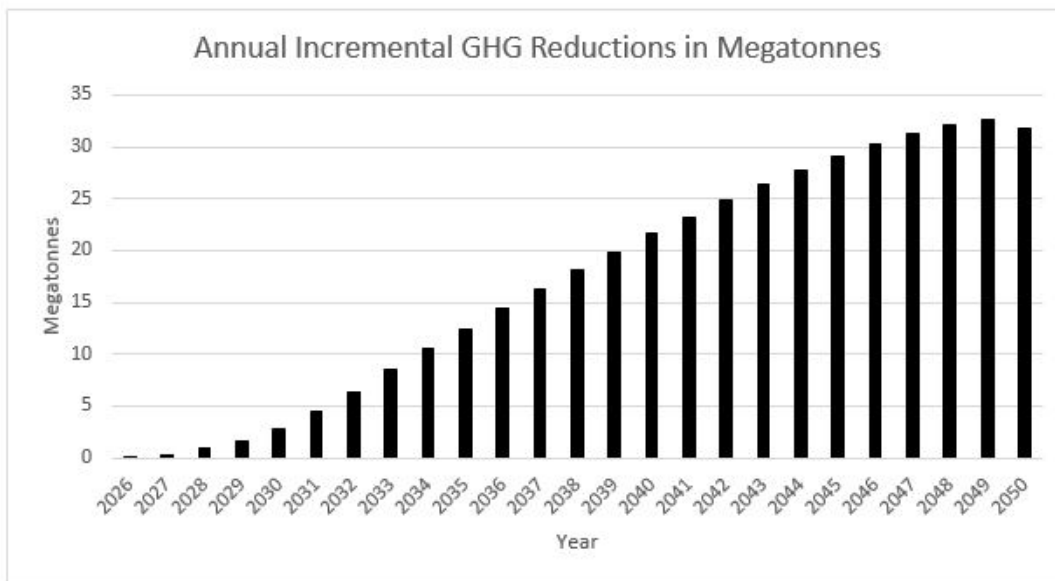
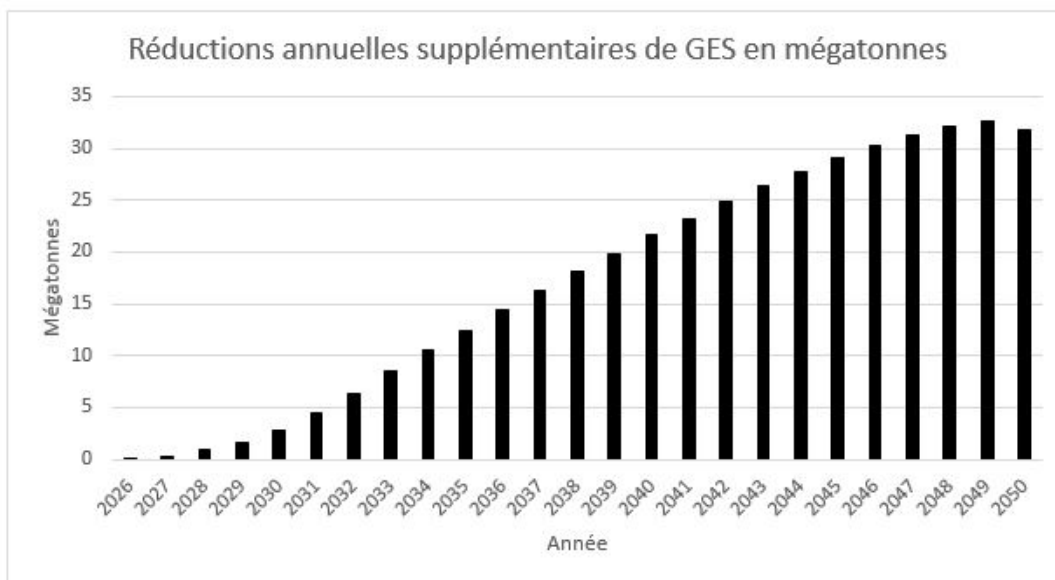


Figure 3 : Réductions annuelles supplémentaires de GES en mégatonnes (Mt)



To monetize these benefits, the quantity of avoided GHG emissions each year was multiplied by the Department's schedule of the value of the social cost of carbon (SCC), which is \$59 in 2025, rising to \$89 by 2050. Over the time frame of the analysis, the cumulative monetized benefits of the GHG emissions reductions from the transition to ZEVs would amount to \$19.2 billion in present value terms over the 25-year timeline. Since 2016, all federal regulatory analysis involving GHG emissions has relied on SCC values published by the Department. Recent academic literature indicates that previous iterations of the models used to develop the SCC are out of date. The changes needed are largely due to (1) updates to global population, economic activity, and GHG emission estimates over time, and (2) new research on climate science and the damages caused by climate change. As a result, the current SCC values used for Canadian regulatory analysis likely underestimate climate change damages to society, and the social benefits of reducing GHG emissions. The Department is in the process of updating its SCC estimates, but results are not yet available. A recent estimate from the literature is applied in the sensitivity analysis.

Air pollution reductions

On-road vehicles are a key source of air pollution exposure. Almost half of Canadians live near high traffic roads. Individuals of low socio-economic status are more likely to live in these areas than wealthier Canadians. In addition, about 50% of schools and long-term care facilities in Canada are located near high traffic roads.²⁰ Air pollution from on-road vehicles increases the risk of developing asthma and leukemia in children as well as lung cancer in adults.^{21,22} Overall, emissions from all on-road vehicles in Canada contribute to an estimated 1 200 premature deaths and millions of cases of nonfatal health outcomes annually, with a total estimated economic value of \$9.5 billion annually. The emissions from light-duty vehicles specifically contribute approximately 37% of the health burden associated with air pollution from on-road vehicles.²³ Children, the elderly, individuals with underlying health

Pour attribuer une valeur pécuniaire à ces avantages, on a multiplié la quantité des émissions de GES évitées chaque année par le coût social du carbone (CSC) tiré du barème du Ministère, qui sera de 59 \$ en 2025 et augmentera à 89 \$ d'ici 2050. Au cours de la période de l'analyse, les avantages pécuniaires cumulatifs de la réduction des émissions de GES découlant de la transition vers les VZE s'élèveraient à 19,2 milliards en valeur actualisée pour un horizon de 25 ans. Depuis 2016, toutes les analyses réglementaires fédérales portant sur les émissions de GES se sont basées sur les valeurs du CSC publiées par le Ministère. De récents articles universitaires révèlent que les itérations antérieures des modèles utilisés pour calculer le CSC sont obsolètes. Les changements requis sont en grande partie attribuables à 1) des mises à jour de la population mondiale, de l'activité économique et des estimations des émissions de GES au fil du temps et à 2) de nouvelles recherches en climatologie et sur les dommages causés par les changements climatiques. Par conséquent, les valeurs actuelles du CSC utilisées pour l'analyse réglementaire canadienne sous-estiment probablement les dommages causés par les changements climatiques à la société et les avantages sociaux de la réduction des émissions de GES. Le Ministère met actuellement à jour ses estimations du CSC, mais les résultats ne sont pas encore disponibles. Une estimation récente tirée de la documentation disponible est appliquée dans l'analyse de sensibilité.

Réduction de la pollution atmosphérique

Les véhicules routiers sont une source importante d'exposition à la pollution atmosphérique. Près de la moitié des Canadiens vivent à proximité de routes très achalandées. Les personnes à faible statut socioéconomique sont plus susceptibles de vivre dans ces secteurs que les Canadiens plus riches. De plus, environ 50 % des écoles et des établissements de soins de longue durée au Canada sont situés près de routes très achalandées²⁰. La pollution atmosphérique provenant des véhicules routiers augmente le risque de développer de l'asthme ou une leucémie chez les enfants ainsi qu'un cancer du poumon chez les adultes^{21,22}. Dans l'ensemble, les émissions de tous les véhicules routiers au Canada contribuent à environ 1 200 décès prématurés et à des millions de problèmes de santé non mortels chaque année, ce qui correspond à une valeur économique totale d'environ 9,5 milliards de dollars par année. Les émissions

²⁰ Health Canada. 2022a. *Exposure to traffic-related air pollution in Canada: An assessment of population proximity to roadways*. ISBN: 978-0-660-41700-4. 73 pp.

²¹ Health Canada. 2020. *Traffic-related air pollution: Asthma, allergies, and lung function*. ISBN: 978-0-660-34945-9. 88 pp.

²² Health Canada. 2022b. *Traffic-related air pollution: An umbrella review-based human health risk assessment on selected cancer types*. ISBN: 978-0-660-41681-6. 106 pp.

²³ Health Canada. 2022c. *Health impacts of traffic-related air pollution in Canada*. ISBN: 978-0-660-40966-5. 93 pp.

²⁰ Santé Canada. 2022a. *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*. ISBN : 978-0-660-41701-1. 72 p.

²¹ Santé Canada. 2020. *Pollution atmosphérique liée à la circulation automobile : asthme, allergies et fonction pulmonaire*. ISBN : 978-0-660-34946-6. 85 p.

²² Santé Canada. 2022b. *Pollution atmosphérique liée à la circulation automobile : évaluation des risques pour la santé humaine selon une revue globale axée sur certains types de cancer*. ISBN : 978-0-660-41682-3. 106 p.

conditions and people living in high exposure areas are particularly vulnerable to the adverse effects of air pollution.

Light-duty vehicles targeted by the proposed Amendments are a significant source of air pollutant emissions, including fine particulate matter (PM_{2.5}), nitrogen oxides (NO_x), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO) and other toxic substances. These emissions also contribute to ambient levels of secondarily formed pollutants of health concern, including PM_{2.5} and ozone (two principal components of smog). ZEVs offer an opportunity to address traffic-related air pollution, delivering immediate and local health benefits to the Canadian population, and those benefits would accrue into the future over the lifetime of the ZEVs. The estimated reductions in select pollutants from the proposed Amendments are included in Table 5 below.

des véhicules légers contribuent plus particulièrement à environ 37 % du fardeau pour la santé associé à la pollution de l'air par les véhicules routiers²³. Les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant des problèmes de santé sous-jacents et celles vivant dans des zones d'exposition élevée sont particulièrement vulnérables aux effets néfastes de la pollution atmosphérique.

Les véhicules légers visés par les modifications proposées sont une source importante d'émissions de polluants atmosphériques, y compris les particules fines (PM_{2.5}), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV), le monoxyde de carbone (CO) et d'autres substances toxiques. Ces émissions contribuent également aux concentrations ambiantes de polluants secondaires préoccupants pour la santé, dont les PM_{2.5} et l'ozone (deux composantes principales du smog). Les VZE donnent une occasion de lutter contre la pollution atmosphérique liée à la circulation, en offrant des avantages immédiats et locaux pour la santé de la population canadienne, et ces avantages s'accumuleront à l'avenir pour toute la durée de vie des VZE. Le tableau 5 ci-dessous présente les réductions estimées de certains polluants attribuables aux modifications proposées.

Table 5: Percent emission reductions in select air pollutants in select years

Type of air pollutants	2026	2035	2050	Total – 2026 to 2050
Particulate matter (PM _{2.5})	<1%	13%	40%	18%
Nitrogen oxides	<1%	14%	53%	20%
Volatile organic compounds	<1%	15%	64%	23%
Carbon monoxide	<1%	18%	70%	27%

Tableau 5 : Réductions en pourcentage des émissions de certains polluants atmosphériques pour des années choisies

Type de polluants atmosphériques	2026	2035	2050	Total – de 2026 à 2050
Particules fines (PM _{2.5})	<1 %	13 %	40 %	18 %
Oxydes d'azote	<1 %	14 %	53 %	20 %
Composés organiques volatils	<1 %	15 %	64 %	23 %
Monoxyde de carbone	<1 %	18 %	70 %	27 %

Given the magnitude of these reductions, the proposed Amendments are expected to directly benefit many Canadians, including those most exposed and most vulnerable to air pollution from on-road vehicles.

Compte tenu de l'ampleur de ces réductions, les modifications proposées devraient bénéficier directement à de nombreux Canadiens, y compris ceux qui sont les plus exposés et les plus vulnérables à la pollution de l'air par les véhicules routiers.

²³ Santé Canada. 2022c. *Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada*. ISBN : 978-0-660-40967-2. 91 p.

Qualitative impacts

The analysis has only quantified certain impacts and monetized those most likely to contribute to the net impact in the cost-benefit analysis. Other impacts are considered qualitatively below.

Maintenance cost savings

The proposed Amendments would be expected to yield maintenance cost savings for consumers as fully electric vehicles (EVs) have fewer moving parts than non-ZEVs, do not require oil changes or engine tune-ups, and do not contain spark plugs or engine air filters that may generally require replacement. A study by the U.S. Department of Energy estimates that electric vehicle ownership results in a two-cent maintenance cost saving per kilometre driven.²⁴

Reduced refuelling time

A survey of the literature by the National Academy of Sciences found that approximately 80% of all charging is done at home.²⁵ Although charging a ZEV takes more time than fuelling a non-ZEV, consumers who charge overnight at home would save time from not having to stop at a gas station. Those who do not charge at home, however, would likely experience increased refuelling time as even the fastest chargers exceed the average time non-ZEVs take to fuel. This does not take into account how often one refuels their vehicle, which may be more frequent with short-range BEVs, and PHEVs which can use gasoline and electricity. Overall, it is expected that the proposed Amendments would generate some time savings for consumers.

More publicly available infrastructure

The proposed Amendments may incentivize an increase in private investment for public charging infrastructure. Direct-current fast chargers (DCFCs) can charge an EV in approximately 30 minutes;²⁶ this is significantly longer than the average refuelling time for a non-ZEV. Various businesses may choose to capitalize on the opportunity to increase foot traffic at their establishments by investing in charging infrastructure. This increased investment in publicly available charging infrastructure would also benefit Canadian drivers as it would make ZEV chargers more readily available and conveniently located.

²⁴ *Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with different Size Classes and Powertrains* (PDF)

²⁵ NAS, *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035*, p. 125

²⁶ [DC Fast Charging](#)

Effets qualitatifs

L'analyse n'a permis que de quantifier certains effets et d'attribuer une valeur pécuniaire à ceux qui sont les plus susceptibles de contribuer à l'effet net dans l'analyse coûts-avantages. Les autres effets sont évalués de façon qualitative ci-dessous.

Économies de coûts d'entretien

Les modifications proposées devraient permettre aux consommateurs de réaliser des économies de coûts d'entretien, car les véhicules entièrement électriques (VE) ont moins de pièces mobiles que les véhicules conventionnels, ne nécessitent pas de vidange d'huile ni de mise au point du moteur et ne contiennent pas de bougies d'allumage ni de filtres à air moteur qui peuvent généralement nécessiter un remplacement. Une étude réalisée par le département américain de l'Énergie a permis d'estimer que le fait de posséder un véhicule électrique entraîne une économie de deux cents par kilomètre parcouru pour l'entretien²⁴.

Temps de ravitaillement réduit

Une étude de la documentation réalisée par la National Academy of Sciences a révélé qu'environ 80 % de toutes les recharges sont effectuées à la maison²⁵. Bien que la recharge d'un VZE prenne plus de temps que le ravitaillement d'un véhicule conventionnel, les consommateurs qui rechargent leur VZE la nuit à la maison gagneraient du temps parce qu'ils n'ont pas à s'arrêter à une station-service. Cependant, les personnes qui ne rechargent pas leur VZE à la maison pourraient connaître une augmentation du temps de ravitaillement, car même les bornes de recharge les plus rapides dépassent le temps moyen de ravitaillement en carburant des véhicules conventionnels. Cette évaluation ne tient pas compte de la fréquence du ravitaillement, qui peut être plus élevée avec les VEB de faible autonomie et les VEHR qui fonctionnent à l'essence et à l'électricité. Dans l'ensemble, on s'attend à ce que les modifications proposées génèrent des économies de temps pour les consommateurs.

Infrastructures plus accessibles au public

Les modifications proposées peuvent encourager une augmentation des investissements privés dans les infrastructures publiques de recharge. Les bornes de recharge rapide à courant continu peuvent recharger un VE en 30 minutes environ²⁶, ce qui est considérablement plus long que le temps de ravitaillement moyen d'un véhicule conventionnel. Diverses entreprises peuvent choisir de tirer profit de l'occasion pour augmenter la circulation de piétons dans leurs établissements en investissant dans les infrastructures de recharge. Ces investissements accrus dans les infrastructures de recharge accessibles au public

²⁴ *Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains* (PDF, disponible en anglais seulement)

²⁵ NAS, *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035*, p. 125.

²⁶ [DC Fast Charging](#)

Rebound effect (vehicles driven more due to the benefits of lower operating costs)

The proposed Amendments would generate energy savings, some of which would be expected to be directed towards additional driving. This is known as the “rebound effect,” or the price elasticity of kilometres driven with respect to fuel cost per kilometre. Academic research from the United States evaluated light-duty vehicle travel from 1966 to 2007 and found that gasoline prices have a statistically significant impact on vehicle distance travelled.²⁷ As the electricity cost to drive a ZEV is lower than gasoline and diesel costs for a non-ZEV, consumers could drive more kilometres and still save money.

Increased congestion, accidents, and noise

As noted above, energy savings may encourage consumers to drive more — a phenomenon that is referred to as the “rebound effect.” Consequently, vehicles may spend more time on the road, which would increase the negative externalities associated with driving, such as traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. Although ZEVs are quieter than their non-ZEV counterparts, more vehicles on the road could lead to an increase in other vehicle-associated noise, such as honking. Not only could the additional time spent driving cause more accidents, but accidents could become more fatal. ZEVs tend to be heavier than non-ZEVs due to the weight of batteries on-board, and research shows that accident fatality increases as the weight differential between vehicles increases.²⁸

Consumer welfare losses related to restrictions in vehicle choice and higher vehicle prices

The proposed Amendments are expected to lead to a loss of consumer choice, as the non-ZEVs, which are preferred by some, will eventually be phased out of the light-duty vehicle market. Furthermore, ZEVs are expected to generally cost more than non-ZEVs, and this vehicle price increase could lead to a reduction in the quantity of

profiteraient également aux conducteurs canadiens, car ils permettraient que les bornes de recharge de VZE soient plus facilement accessibles et mieux situées.

Effet de rebond (véhicules conduits plus souvent en raison des avantages liés aux coûts d’exploitation réduits)

Les modifications proposées généreraient des économies d’énergie, dont certaines devraient servir à accroître la conduite. Ce phénomène est appelé « effet de rebond » et correspond à l’élasticité-prix des kilomètres parcourus par rapport au coût du carburant par kilomètre. Des travaux de recherche universitaire menés aux États-Unis sur les déplacements de véhicules légers entre 1966 et 2007 ont révélé que le prix de l’essence a un effet statistiquement significatif sur la distance parcourue²⁷. Comme le coût de l’électricité pour conduire un VZE est moins élevé que celui de l’essence ou du diesel pour un véhicule conventionnel, les consommateurs pourraient parcourir plus de kilomètres et encore économiser de l’argent.

Augmentation de la congestion, des accidents et du bruit

Comme mentionné précédemment, les économies d’énergie peuvent encourager les consommateurs à conduire davantage, un phénomène appelé « effet de rebond ». Par conséquent, les véhicules peuvent passer plus de temps sur la route, ce qui augmenterait les effets externes négatifs liés à la conduite, comme la congestion routière, les accidents de la route et le bruit. Bien que les VZE soient plus silencieux que leurs homologues conventionnels, l’augmentation du nombre de véhicules sur la route pourrait entraîner une hausse des autres bruits associés aux véhicules, comme ceux des klaxons. Non seulement le temps supplémentaire passé à conduire pourrait causer plus d’accidents, mais les accidents pourraient également devenir plus mortels. Les VZE tendent à être plus lourds que les véhicules conventionnels en raison du poids des batteries à bord, et des études ont montré que le taux de mortalité par accident augmente à mesure que le différentiel de poids entre les véhicules augmente²⁸.

Pertes quant au bien-être des consommateurs associées au choix restreint de véhicules et à la hausse des prix des véhicules

Les modifications proposées devraient entraîner une perte de choix pour les consommateurs, car les véhicules conventionnels, qui sont privilégiés par certains, finiront par être progressivement retirés du marché des véhicules légers. De plus, les VZE devraient généralement coûter plus cher que les véhicules conventionnels, et cette

²⁷ David L. Greene, *Rebound 2007: Analysis of U.S. light-duty vehicle travel statistics*, Energy Policy, Volume 41, 2012, Pages 14-28, ISSN 0301-4215.

²⁸ Source: [Make electric vehicles lighter to maximize climate and safety benefits](#). Nature. October 21, 2021.

²⁷ David L. Greene, *Rebound 2007: Analysis of U.S. light-duty vehicle travel statistics*, Energy Policy, volume 41, 2012, pages 14-28, ISSN 0301-4215.

²⁸ Source : [Make electric vehicles lighter to maximize climate and safety benefits](#). Nature. Le 21 octobre 2021.

vehicles purchased. The magnitude of these consumer welfare losses is difficult to estimate, but losses are not expected to be significant, especially when factoring in how consumers value energy savings, which are estimated to be roughly twice the upfront costs of ZEVs.

Increased grid readiness

The proposed Amendments would increase the number of ZEVs on the road and, consequently, would increase the demand on the electricity grid. A significant increase in demand for electricity, particularly at peak time, could lead to an increase in electricity prices. This is not expected to be a significant issue, however, as the proposed Amendments are only projected to increase ZEV electricity demand as a percentage of overall electricity demand from 1.2% in the baseline to 2.5% in the regulatory scenario in 2035. By 2050, ZEVs electricity demand is projected to increase from 2.6% to 4.8% of overall electricity demand in Canada. Further, charging demand from a public charging lot could exceed the peak capacity of a residential feeder-circuit transformer. Investments would need to be made to increase the peak kilowatt hour load. However, the majority of charging is expected to be done overnight for the majority of consumers who invest in at-home charging equipment. A significant change in electricity pricing is therefore not expected.

Reliability of battery supply

Recently, global supply chain challenges have affected the ability of vehicle manufacturers and importers to keep up with the growing demand for ZEVs. The proposed Amendments, along with similar regulations in other jurisdictions, would further increase the demand for large-scale batteries. Should battery production and acquisition continue to be outpaced by demand for electric vehicles, this could lead to increased vehicle costs that would negatively impact consumers.

Costs of retraining mechanics

Mechanics would likely incur costs to retrofit their shops and invest in training to service ZEVs. These costs would likely be shared with consumers by passing much of the costs onto consumers through higher service costs. Additionally, mechanics may experience reduced demand as ZEV uptake increases due to the lower maintenance requirements compared to ZEVs.

augmentation du prix des véhicules pourrait entraîner une réduction de la quantité de véhicules achetés. Bien que l'ampleur de ces pertes quant au bien-être des consommateurs soit difficile à estimer, les pertes ne devraient pas être importantes, surtout quand on tient compte de l'importance accordée par les consommateurs aux économies d'énergie, qui correspondent à environ deux fois les coûts initiaux des VZE.

État de préparation du réseau accru

Les modifications proposées augmenteraient le nombre de VZE sur la route et, par conséquent, accroîtraient la demande sur le réseau électrique. Une forte augmentation de la demande d'électricité, particulièrement en période de pointe, pourrait entraîner une hausse du prix de l'électricité. Toutefois, elle ne devrait pas être importante, car les modifications proposées ne devraient augmenter que la demande d'électricité relative aux VZE en tant que pourcentage de la demande d'électricité globale, et la faire passer de 1,2 % selon le scénario de référence à 2,5 % selon le scénario réglementaire en 2035. D'ici 2050, la demande d'électricité relative aux VZE devrait passer de 2,6 % à 4,8 % de la demande d'électricité globale au Canada. En outre, la demande d'électricité provenant d'un parc de bornes de recharge public pourrait dépasser la capacité de pointe d'un transformateur de circuit d'alimentation résidentiel et il faudrait investir pour augmenter la charge de pointe en kilowattheures. Or, la recharge devrait en grande partie être effectuée la nuit par la plupart des consommateurs qui investissent dans une borne de recharge à domicile. Ainsi, on ne s'attend pas à une variation importante du prix de l'électricité.

Fiabilité de la chaîne d'approvisionnement en batteries

Récemment, les défis mondiaux de la chaîne d'approvisionnement ont affecté la capacité des constructeurs et des importateurs de véhicules à répondre à la demande croissante de VZE. Les modifications proposées, ainsi que des réglementations similaires dans d'autres juridictions, augmenteraient encore la demande de batteries de grande taille. Si la production et l'acquisition de batteries continuent d'être dépassées par la demande de véhicules électriques, cela pourrait entraîner une augmentation des coûts des véhicules qui aurait un impact négatif sur les consommateurs.

Coûts du perfectionnement des mécaniciens

Les mécaniciens devraient probablement engager des frais pour moderniser leurs ateliers et investir dans la formation pour entretenir les VZE. Ces frais seraient probablement transférés en grande partie aux consommateurs par l'entremise d'une augmentation des coûts d'entretien. En outre, les mécaniciens pourraient subir une baisse de la demande liée à l'adoption accrue des VZE, car ils nécessitent moins d'entretien.

Gas stations

Gas stations with attached convenience stores may lose foot traffic in their storefronts, and consequently earn less profits through the sale of both fuel and convenience goods. Gas stations who invest in the transition to charging infrastructure may maintain some of these sales; however, they will face increased competition since chargers can be installed anywhere, and many drivers are expected to charge their vehicles at home.

Summary of quantified and monetized cost-benefit analysis (CBA) results

The proposed Amendments are estimated to result in GHG emission reductions of 430 Mt over the 2026 to 2050 time frame (see annual reductions in figure 3 above). The proposed Amendments are also expected to reduce particulate matter 2.5 by an average of 18%, nitrogen oxides by 20%, volatile organic compounds by 23%, and carbon monoxide by 27% over the same time frame (see table 5 above). The value of these air quality improvements are not monetized in this analysis.

From 2026 to 2050, the proposed ZEV Amendments are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$24.5 billion, while saving \$33.9 billion in net energy costs. These impacts accrue to those who switch to ZEVs in response to the proposed Amendments. The cumulative GHG emission reductions are estimated to be 430 Mt, valued at \$19.2 billion in avoided global damages. These GHG emission reductions will help Canada meet its international GHG emission reduction obligations for 2030 and 2050. The proposed Amendments are thus estimated to have net benefits of \$28.6 billion, as shown below.

Stations-service

Les stations-service dotées de dépanneurs pourraient connaître une baisse de la circulation de piétons dans leurs magasins et, par conséquent, faire moins de profits par la vente de carburant et de biens de consommation courante. Bien que les stations-service qui investissent dans la transition vers des infrastructures de recharge puissent conserver certaines de ces ventes, elles connaîtront une concurrence accrue, puisque les bornes de recharge peuvent être installées n'importe où et que de nombreux conducteurs devraient recharger leur véhicule à la maison.

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

On estime que les modifications proposées entraîneront des réductions d'émissions de GES de 430 Mt sur la période de 2026 à 2050 (voir les réductions annuelles dans la figure 3 ci-dessus). Les modifications proposées devraient également réduire les particules atmosphériques 2,5 de 18 % en moyenne, les oxydes d'azote de 20 %, les composés organiques volatils de 23 % et le monoxyde de carbone de 27 % au cours de la même période (voir le tableau 5 ci-dessus). La valeur de ces améliorations de la qualité de l'air n'est pas monétisée dans cette analyse.

De 2026 à 2050, on estime que les modifications proposées en matière de VZE représentent des coûts supplémentaires en VZE et en bornes de recharge résidentielles de 24,5 milliards de dollars, mais aussi des économies de 33,9 milliards de dollars en coûts énergétiques nets. Ces impacts touchent les personnes qui passeraient aux VZE en réaction aux modifications proposées. On estime que les réductions cumulatives de GES s'élèveraient à 430 Mt, soit une valeur de 19,2 milliards de dollars en dommages évités à l'échelle mondiale. Ces réductions d'émissions de GES aideront le Canada à respecter ses obligations internationales en la matière pour 2030 et 2050. On estime donc que les modifications proposées donneront lieu à des avantages nets de 28,6 milliards de dollars, comme montré ci-après.

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

Number of years: 25 (2026 to 2050)

Dollar year for prices: 2021

Present value year for discounting: 2023

Social discount rate: 3% per year

Monetized impacts	Undiscounted – 2026	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2026 to 2050	Annualized
GHG benefits	8	887	2,839	19,180	1,101
Net energy savings	15	1,719	4,630	33,905	1,947
Total ZEV costs	396	1,611	694	24,446	1,404
Total net benefits (costs)	(373)	995	6,774	28,639	1,645

Tableau 6 : Résumé des coûts et des avantages en valeur pécuniaire (millions de dollars)

Nombre d'années : 25 (2026 à 2050)

Année des dollars pour les prix : 2021

Année de la valeur actualisée pour l'actualisation : 2023

Taux d'actualisation social : 3 % par année

Impacts pécuniaires	Montant non actualisé – 2026	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2026 à 2050	Montant actualisé
Avantages en GES	8	887	2 839	19 180	1 101
Économies d'énergie nettes	15	1 719	4 630	33 905	1 947
Total des coûts VZE	396	1 611	694	24 446	1 404
Total des avantages nets (coûts)	(373)	995	6 774	28 639	1 645

The analysis estimates that the proposed Amendments would yield net benefits, but there are several modelling limitations to this analysis that could affect the estimates, particularly for GHG emission reductions.

Modelling limitations

This analysis is unable to estimate the impact of policies announced after mid-2021, when the baseline Reference Case was finalized. The one exception is the EPA Final Rule for pre-2026 model year GHG emission vehicle standards, published in late 2021, which are incorporated by reference in the Regulations and are therefore included in the 2021 Reference Case. Therefore, the regulatory scenario may attribute some of the incremental impacts to the proposed Amendments that might be expected to occur in an updated baseline scenario. Complementary policies that, for example, increase ZEV infrastructure, could increase consumer preferences for ZEVs. Further strengthening of the fleet average GHG emission standards of the Regulations would also be expected to result in firms considering adding more ZEVs to their fleet to lower their fleet average emissions, even in the absence of the proposed Amendments.

This analysis is also unable to predict whether, or to what extent, firms may partake in strategic pricing and fleet mix behaviour in response to the proposed Amendments. Where firms must comply both with a fleet average GHG emission standard, as well as a ZEV sales target, they may opt to meet their obligations under the two requirements by using increased ZEVs (which lower their fleet average GHG emissions) to offset increased sales of high profit but higher emitting non-ZEVs. This strategy would become less viable in Canada as the ZEV sales requirements increase to 100% by 2035. Further strengthening of fleet average GHG emission standards in Canada and the United States would reduce this risk.

L'analyse estime que les modifications proposées donneraient lieu à des avantages nets, mais plusieurs limites concernant la modélisation utilisée dans l'analyse pourraient modifier ces estimations, plus particulièrement en ce qui a trait aux réductions des émissions de GES.

Limites de la modélisation

L'analyse ne permet pas d'estimer l'impact des politiques annoncées après le milieu de 2021, lorsque le scénario de référence a été achevé. La seule exception concerne la règle finale de l'EPA au sujet des années de modèle antérieures à 2026 en ce qui a trait aux normes d'émissions de GES des véhicules, publiées à la fin de 2021, qui sont incorporées par renvoi dans le Règlement et donc incluses dans le scénario de référence de 2021. Par conséquent, le scénario réglementaire pourrait attribuer certains des impacts supplémentaires aux modifications proposées auxquelles on pourrait s'attendre dans le cadre d'un scénario de référence mis à jour. Des politiques complémentaires qui, par exemple, amélioreraient l'infrastructure des VZE, pourraient accroître les préférences des consommateurs pour les VZE. En outre, le renforcement des normes d'émissions moyennes de GES du Règlement relatives aux parcs automobiles devrait faire en sorte que les compagnies envisageraient d'ajouter davantage de VZE à leur parc de manière à en réduire la moyenne des émissions, même en l'absence des modifications proposées.

L'analyse ne permet pas non plus de prédire si, ou dans quelle mesure, les compagnies pourraient agir stratégiquement au moment d'établir des prix ou d'adopter des comportements quant à la composition de leur parc automobile en réaction aux modifications proposées. Si les sociétés doivent respecter à la fois une norme d'émissions moyennes de GES pour les parcs automobiles et un objectif de ventes de VZE, elles pourraient décider de respecter leurs obligations dans le cadre des deux exigences en utilisant davantage de VZE (ce qui réduirait les émissions moyennes de GES de leur parc automobile) pour compenser les ventes plus lucratives de véhicules conventionnels à émissions plus élevées. Cette stratégie serait de moins

This analysis does not estimate how consumers would respond to changing vehicle prices. Incremental ZEV manufacturing costs, which are expected to be reflected in higher vehicle prices, might change the quantity of vehicles purchased in the regulatory scenario. Firms might choose cross-pricing strategies to optimize sales, but the overall quantity of vehicles demanded would be expected to fall in response to rising vehicle prices. Previous regulatory analyses of the Regulations have not considered this impact, as it is difficult to estimate and the impacts on the cost-benefit analysis are not expected to be significant, especially when factoring in how consumers value the net energy savings associated with ZEVs.

By using E3MC to estimate annual energy and emission impacts, this analysis takes a calendar year approach to reporting results, as opposed to using an engineering model that could calculate the lifetime impacts of each year of incremental vehicle sales (model year approach). This difference in perspective leads to an undervaluation of the lifetime benefits associated with these proposed Amendments in terms of total GHG reductions and net energy savings related to ZEV operations. Given that vehicles have an estimated life expectancy of 15 years, benefits beyond the 2035 model years are underestimated.

At the same time, this analysis does not use a life cycle model that could take into account other impacts of the proposed Amendments, particularly in terms of upstream GHG emissions from increased electricity generation and decreased fossil fuel production. Nor does the analysis consider the costs that may be associated with the mining of minerals for battery production, and the end-of-life disposal of vehicles and their parts. Published studies show that relative to internal combustion engine (ICE) vehicles, BEVs have higher vehicle manufacturing emissions due to the emission intensity from battery production.²⁹ Nonetheless, over the life cycle, the emissions from BEVs are estimated to be 50 to 60% lower than those of a non-ZEV (Nealer et al., 2015). Overall, this suggests that the net GHG reductions from the proposed Amendments are overvalued. However, when judged along with the underestimation of lifetime vehicle emissions, the GHG emission reduction estimate provided in the central case is likely to be reasonable.

²⁹ Nealer, Rachael & Reichmuth, David & Anair, Don. (2015). *Cleaner Cars from Cradle to Grave: How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions*. 10.13140/RG.2.1.4583.3680.

en moins viable au Canada à mesure que les exigences en matière de ventes de VZE augmenteraient jusqu'à 100 % d'ici 2035. De plus, le renforcement des normes en matière d'émissions moyennes de GES des parcs automobiles au Canada et aux États-Unis réduirait ce risque.

L'analyse ne permet pas d'estimer de quelle manière les consommateurs réagiraient aux changements des prix des véhicules. Les coûts supplémentaires de fabrication des VZE, qui devraient donner lieu à une hausse des prix des véhicules, pourraient venir modifier la quantité de véhicules achetés dans le cadre du scénario réglementaire. Les compagnies pourraient miser sur des stratégies d'interfinancement pour optimiser les ventes, mais la quantité générale de véhicules demandés devrait baisser en réaction aux hausses des prix. Les analyses réglementaires précédentes du Règlement n'ont pas tenu compte de cet impact, puisqu'il est difficile à estimer et qu'on ne s'attend pas à ce que les répercussions sur l'analyse coûts-avantages soient importantes, surtout lorsque l'on veut tenir compte de l'importance qu'accordent les consommateurs aux économies d'énergie nettes associées aux VZE.

En utilisant le modèle E3MC pour estimer les répercussions annuelles en énergie et en émissions, l'analyse adopte une approche basée sur les années civiles pour présenter les résultats, contrairement à l'utilisation d'un modèle d'ingénierie qui pourrait calculer les répercussions de chaque année de ventes de véhicules supplémentaires sur toute la durée de vie de ces derniers (approche fondée sur les années de modèle). Cette différence de point de vue donne lieu à une sous-évaluation des avantages qui sont associés aux modifications proposées sur le plan des réductions de GES et des économies d'énergie nettes sur toute la durée de vie des VZE. Comme les véhicules ont une durée de vie estimée de quinze ans, les avantages au-delà de l'année de modèle 2035 sont sous-estimés.

En même temps, l'analyse n'est pas fondée sur un modèle reposant sur le cycle de vie qui pourrait prendre en compte les autres effets des modifications proposées, plus particulièrement sur le plan des émissions de GES en amont découlant de l'augmentation de la production d'électricité et de la baisse de la production de combustibles fossiles. L'analyse ne tient pas non plus compte des coûts qui pourraient être associés à l'extraction de minéraux pour la production de batteries ou à l'élimination des véhicules et de leurs pièces en fin de vie. Les études publiées montrent que, par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne (MCI), les véhicules électriques à batterie (VEB) produisent davantage d'émissions lors de leur fabrication en raison de l'intensité des émissions associées à la production des batteries²⁹. Néanmoins, sur tout un cycle de vie, il est estimé que les émissions des VEB sont de 50 à 60 % plus faibles que celles d'un véhicule conventionnel (Nealer et al., 2015). De manière générale, cela laisse croire à une surévaluation des réductions nettes en

²⁹ Nealer, Rachael, Reichmuth, David et Anair, Don. (2015). *Cleaner Cars from Cradle to Grave: How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions*. 10.13140/RG.2.1.4583.3680.

Sensitivity analysis

The monetized results of the cost-benefit analysis are based on key parameter estimates; however, the true values of the results may be higher or lower than estimated. To account for this uncertainty, sensitivity analyses were conducted to assess the effect of higher or lower parameter estimates on the estimated impacts of the proposed Amendments.

Cost of fuels: The projections for the cost of ethanol, gasoline, and diesel used in the central case comes from the Department's E3MC model. If future realized costs of liquid fuels are higher or lower than what is projected, then fuel savings would be impacted proportionately. A sensitivity analysis was conducted that considers the impact that fuel costs that are 50% higher or lower than the projected values would have on the net effect of the proposed Amendments. The result of this analysis shows that a 50% decrease in the cost of liquid fuels would yield a net cost of the proposed Amendments equal to \$16.2 billion, and a 50% increase in the cost of liquid fuels would yield a net benefit of \$73.5 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is sensitive to this variable.

Cost of electricity: Similar to fuels, electricity cost projections used in the central case come from the Department's E3MC model. The price of electricity could fluctuate due to a high strain on the electricity grid. Additionally, consumers may carry higher electricity costs due to premiums being applied to the cost of electricity at publicly available charging stations. Taking into consideration the potential for a 50% increase or decrease in projected electricity costs would lead to a range of net benefits from \$0.7 to \$56.6 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Charging infrastructure: The central case assumes that 80% of ZEVs are purchased with charging equipment. This assumption comes from a NAS report that presents data showing there are roughly four home chargers for every five ZEVs in the United States. It is likely that the proportion of ZEVs bought with a charger will decrease overtime as consumers begin replacing existing ZEVs as opposed to replacing non-ZEVs. This would lead to lower costs than

émissions de GES découlant des modifications proposées. Cependant, lorsqu'elle est examinée de concert avec la sous-estimation liée aux émissions sur toute la durée de vie des véhicules, l'estimation de la réduction des émissions de GES fournie dans le scénario central est vraisemblablement raisonnable.

Analyse de sensibilité

Les résultats en valeur pécuniaire de l'analyse coûts-avantages sont fondés sur une estimation de paramètres clés, mais les valeurs réelles pourraient être plus élevées ou plus faibles que ce qui a été estimé. Pour tenir compte de cette incertitude, des analyses de sensibilité ont été effectuées pour évaluer les effets d'estimations plus élevées ou plus faibles des paramètres sur les répercussions estimées des modifications proposées.

Coût des carburants : Les prévisions liées aux coûts de l'éthanol, de l'essence et du diesel utilisées dans le scénario central proviennent du modèle E3MC du Ministère. Si les coûts réels des carburants liquides dans l'avenir sont plus élevés ou plus faibles que ce qui est prévu, les économies en carburant seraient touchées de manière proportionnelle. Une analyse de sensibilité tenant compte de l'impact qu'auraient des prix du carburant 50 % plus élevés ou 50 % plus faibles que les valeurs prévues sur l'effet net des modifications proposées a été réalisée. Les résultats de cette analyse montrent qu'une baisse de 50 % du coût des carburants liquides donnerait lieu à un coût net des modifications proposées égal à 16,2 milliards de dollars, tandis qu'une augmentation de 50 % du coût des carburants liquides se traduirait par un avantage net de 73,5 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse concernant l'avantage net est sensible à cette variable.

Coût de l'électricité : Comme pour les carburants, les prévisions liées aux coûts de l'électricité utilisées dans le scénario central proviennent du modèle E3MC du Ministère. Le prix de l'électricité pourrait fluctuer en raison d'une forte pression exercée sur le réseau électrique. De plus, les consommateurs pourraient se retrouver devant des coûts plus élevés de l'électricité si des primes sont appliquées aux bornes de recharge publiques. Si la possibilité d'une augmentation ou d'une baisse de 50 % des coûts prévus de l'électricité est considérée, une fourchette d'avantages nets allant de 0,7 à 56,6 milliards de dollars est obtenue. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

Infrastructure de recharge : Le scénario central présume que 80 % des ZEV sont achetés en même temps que l'équipement de recharge. Cette hypothèse provient d'un rapport de la NAS dont les données indiquent qu'il y a environ quatre bornes de recharge résidentielles pour cinq ZEV aux États-Unis. Il est probable que la proportion de ZEV achetés en même temps qu'une borne de recharge baisse au fil du temps, à mesure que les consommateurs

those estimated in the central case. Alternatively, the central case does not estimate installation costs for at-home chargers, which could lead to higher costs than those estimated in the central case. A sensitivity analysis was conducted that explores the scenario where charger costs are 50% more, and 50% less than the central estimate. This would lead to a range of net benefits of \$24.1 to \$33.2 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

Cost of zero-emission trucks: Battery electric vehicles have a finite amount of power, and any additional burden you place on the battery will pull power away from the propulsion of the vehicle and decrease its range. The central case assumes that consumers with towing needs would opt for a PHEV with a towing package and not a BEV, since the addition of a towing package on a BEV had a significantly higher manufacturing cost in comparison to that of the towing package on a PHEV. The incremental manufacturing cost difference between a BEV and a PHEV with the towing package is estimated to be roughly Can\$17,100 in 2026. Thus, in the central case analysis, the BEV trucks were assumed not to contain the towing package. Adding the towing package to BEV trucks would increase the total cost of vehicles by \$66.3 billion for a net cost of \$37.7 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is sensitive to this variable. However, the scenario is not considered to be realistic, as a majority of truck purchasers who want the towing package would not likely prefer the much more expensive BEV towing option.

Basic cost of ZEVs: The central case employs cost estimates from CARB; however, there are various factors that may impact the future costs associated with ZEV battery production. For example, higher or faster technological advancement than is expected and economies of scale could lead to lower costs than projected. Similarly, global access to minerals could lead battery costs to increase higher than is currently projected. To account for these uncertainties, a sensitivity analysis was undertaken that considers how the net impact of the proposed Amendments may be impacted by ZEV vehicle costs that are 50% higher or lower than is used in the central case. This range in possible upfront vehicle costs would create a range of net benefits from \$21.0 to \$36.3 billion. Thus, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

commenceront à remplacer leurs VZE plutôt que de remplacer des véhicules conventionnels. Cela donnerait lieu à des coûts plus faibles que ce qui a été estimé dans le scénario central. Par ailleurs, le scénario central n'estime pas les coûts d'installation des bornes de recharge résidentielles; en tenir compte pourrait donner lieu à des coûts plus élevés que ceux qui ont été estimés. Une analyse de sensibilité explorant un scénario dans lequel les coûts associés aux bornes de recharge sont 50 % plus élevés et 50 % plus faibles que ce qu'estime le scénario central a été réalisée. Cela donnerait lieu à une fourchette d'avantages nets allant de 24,1 à 33,2 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

Coût des camions zéro émission : Les véhicules électriques à batterie ont une puissance limitée, et toute pression supplémentaire exercée sur la batterie enlèvera de la puissance à la propulsion du véhicule et diminuera son autonomie. Le scénario central présume que les consommateurs ayant des besoins en matière de remorquage opteront pour un véhicule électrique hybride rechargeable (VEHR) doté d'un ensemble de remorquage et non pour un VEB, puisque l'ajout d'un ensemble de remorquage à un VEB présente un coût de fabrication considérablement plus élevé par rapport à ce qui se trouve du côté des VEHR. Il est estimé que la différence de coûts de fabrication supplémentaires entre un VEB et un VEHR pour l'ensemble de remorquage s'élèvera à environ 17 100 \$ CA en 2026. Par conséquent, dans l'analyse du scénario central, il a été présumé que les camions VEB n'étaient pas dotés d'un ensemble de remorquage. L'ajout de l'ensemble de remorquage aux camions VEB augmenterait le coût total des véhicules de 66,3 milliards de dollars, pour un coût net de 37,7 milliards de dollars. La conclusion de l'analyse indiquant un avantage net est donc sensible à cette variable. Toutefois, ce scénario n'est pas considéré comme étant réaliste, puisqu'il est peu probable qu'une majorité d'acheteurs voulant l'ensemble de remorquage préfère l'option VEB, beaucoup plus chère.

Coût de base des VZE : Le scénario central utilise les estimations des coûts du CARB, mais divers facteurs peuvent agir sur les futurs coûts associés à la production de batteries pour les VZE. Par exemple, des avancées technologiques plus rapides ou plus grandes que prévu et des économies d'échelle pourraient donner lieu à des coûts moins élevés que ce qu'indiquent les projections. De même, l'accès mondial aux minéraux pourrait faire en sorte que le prix des batteries dépasse les prévisions actuelles. Pour tenir compte de ces incertitudes, une analyse de sensibilité tenant compte de la manière dont l'impact net des modifications proposées pourrait être touché par des coûts des véhicules VZE 50 % plus élevés ou plus faibles que ce qui est utilisé dans le scénario central a été réalisée. Cette variation possible des coûts initiaux des véhicules donnerait lieu à une fourchette d'avantages nets allant de 21,0 à 36,3 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

Social cost of carbon (SCC): Canada’s current value of the SCC is under review and likely to be updated in 2023. The central analysis employs the Department’s current schedule of the SCC, which is \$61/t in 2026. In September 2022, Resources for the Future published its findings from a comprehensive study, based on best evidence and practices designed to produce an updated SCC.³⁰ The results of this research suggest that an updated SCC would be US\$80 (Can\$102) when using a 3% near-term discount rate. Conducting a sensitivity analysis using this value for the SCC would increase the benefits associated with the reduction in GHGs by \$19.3 billion, so the net benefit conclusion is not sensitive to the SCC value.

Discount rate: Canada’s Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals³¹ states that a 7% real discount rate should be used for most cost-benefit analyses. For some regulatory proposals, such as those relating to human health or environmental goods and services, guidance states that it is more appropriate to employ a social discount rate. The central case reported in Table 6 employs a 3% social discount rate; however, a sensitivity analysis was conducted using the 7% real discount rate to compare estimates. The use of the higher discount rate results in an overall net present value of \$10.7 billion, so the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this alternate rate.

Coût social du carbone (CSC) : La valeur actuelle du CSC du Canada est présentement à l’examen et sera probablement mise à jour en 2023. L’analyse centrale utilise la prévision actuelle du CSC du Ministère, qui est de 61 \$/t en 2026. En septembre 2022, Resources for the Future a publié ses constatations issues d’une étude exhaustive, fondée sur les meilleures données probantes et pratiques conçues pour produire un CSC mis à jour³⁰. Les résultats de cette étude indiquent qu’un CSC mis à jour serait de 80 \$ US (102 \$ CA) si un taux d’actualisation à court terme de 3 % est utilisé. La réalisation d’une analyse de sensibilité utilisant cette valeur pour le CSC augmenterait les avantages associés à la réduction des émissions de GES de 19,3 milliards de dollars; la conclusion indiquant un avantage net n’est donc pas sensible à la valeur du CSC.

Taux d’actualisation : Le Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation³¹ indique qu’un taux d’actualisation réel de 7 % devrait être utilisé pour la plupart des analyses coûts-avantages. Pour certaines propositions de réglementation, comme celles qui portent sur la santé humaine ou les biens et services environnementaux, les lignes directrices indiquent qu’il est plus approprié d’utiliser un taux d’actualisation social. Le scénario central présenté au tableau 6 utilise un taux d’actualisation social de 3 %, mais une analyse de sensibilité a été réalisée d’après le taux d’actualisation réel de 7 % pour comparer les estimations. L’utilisation du taux d’actualisation plus élevé donne lieu à une valeur actualisée nette globale de 10,7 milliards de dollars; la conclusion indiquant un avantage net n’est donc pas sensible au taux de rechange.

Table 7: Summary of sensitivity analyses

Variable	Sensitivity analysis case	Total net present value (billions of dollars)
Central case (2026 to 2050)	N/A	28.6
Higher (or lower) fossil fuels prices would increase (or decrease) net energy savings. 50% lower net energy savings would yield net costs.	Higher (50%)	73.5
	Lower (50%)	(16.2)
Higher (or lower) electricity prices would decrease (or increase) net energy savings.	Higher (50%)	0.7
	Lower (50%)	56.6

Tableau 7 : Résumé des analyses de sensibilité

Variable	Scénario de l’analyse de sensibilité	Valeur actuelle nette totale (milliards de dollars)
Scénario central (2026 à 2050)	S.O.	28,6
Des prix plus élevés (ou plus faibles) des combustibles fossiles augmenteraient (ou réduiraient) les économies d’énergie nettes. Des économies d’énergie nettes plus faibles de 50 % donneraient lieu à des coûts nets.	Plus élevés (50 %)	73,5
	Plus faibles (50 %)	(16,2)
Des prix de l’électricité plus élevés (ou plus faibles) augmenteraient (ou réduiraient) les économies d’énergie nettes.	Plus élevés (50 %)	0,7
	Plus faibles (50 %)	56,6

³⁰ Social Cost of Carbon — Resources for the Future
³¹ Canada’s Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals

³⁰ Social Cost of Carbon — Resources for the Future
³¹ Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation

Variable	Sensitivity analysis case	Total net present value (billions of dollars)
Higher (or lower) home charging unit costs would decrease (or increase) the overall net benefits of the proposed Amendments.	Higher (50%)	24.1
	Lower (50%)	33.2
Manufacturing BEV trucks to include a towing package would increase ZEV costs and yield a net cost.	Include towing package	(37.7)
Higher (or lower) ZEV prices (excluding home charging infrastructure) would decrease (or increase) net benefits.	Higher (50%)	21.0
	Lower (50%)	36.3
An updated value for the social cost of carbon would increase the value of GHG emissions reductions.	Updated value	48.0
A higher discount rate would lower the present value of net benefits.	7%	10.7

In almost all the cases shown above, the analysis concludes that the proposed Amendments would still be expected to yield net benefits. There are two scenarios that show net costs: one where liquid fuel prices are 50% lower, and one where all BEV trucks are purchased with an expensive towing package. Although liquid fuel prices fluctuate, Canadian average gasoline prices have not gone below \$1/L in over five years, with the exception of the beginning of the COVID-19 pandemic.³² With increased carbon pricing and global politics contributing to higher oil prices, this level of liquid fuel price decrease is not expected to occur. For trucks requiring towing capabilities, manufacturers and importers are expected to opt to produce and import PHEVs as the incremental cost to include a towing package on a BEV truck is significantly higher and thus would be an inefficient allocation of resources. Therefore, the Department concludes that it is plausible to claim that the proposed Amendments would yield net benefits.

³² Statistics Canada. [Table 18-10-0001-01 Monthly average retail prices for gasoline and fuel oil, by geography.](#)

Variable	Scénario de l'analyse de sensibilité	Valeur actuelle nette totale (milliards de dollars)
Des coûts plus élevés (ou plus faibles) pour les bornes de recharge résidentielles réduiraient (ou augmenteraient) les avantages généraux nets des modifications proposées.	Plus élevés (50 %)	24,1
	Plus faibles (50 %)	33,2
La fabrication de camions VEB comprenant un ensemble de remorquage augmenterait les coûts des VZE et donnerait lieu à un coût net.	Inclusion d'un ensemble de remorquage	(37,7)
Des prix plus élevés (ou plus faibles) pour les VZE (excluant l'infrastructure de recharge résidentielle) réduiraient (ou augmenteraient) les avantages nets.	Plus élevés (50 %)	21,0
	Plus faibles (50 %)	36,3
Une valeur mise à jour du coût social du carbone augmenterait la valeur des réductions des émissions de GES.	Valeur mise à jour	48,0
Un taux d'actualisation plus élevé réduirait la valeur actualisée des avantages nets.	7 %	10,7

Dans presque tous les scénarios présentés ci-dessus, l'analyse permet de conclure que les modifications proposées donneraient quand même lieu à des avantages nets. Deux scénarios donneraient lieu à des coûts nets : un dans lequel les prix des carburants liquides sont 50 % moins élevés, et un dans lequel tous les camions VEB sont achetés avec un ensemble de remorquage cher. Même si les prix des carburants liquides fluctuent, les prix moyens de l'essence au Canada n'ont pas baissé sous 1 \$/L depuis plus de cinq ans, sauf au début de la pandémie de COVID-19³². Dans le contexte d'une tarification accrue du carbone et de politiques mondiales contribuant au prix plus élevé du pétrole, une telle baisse du prix des carburants liquides n'est pas attendue. Pour ce qui est des camions nécessitant des capacités de remorquage, les fabricants et les importateurs vont probablement plutôt choisir de produire et d'importer des VEHR, puisque les coûts supplémentaires de l'installation d'un ensemble de remorquage sur un camion VEB sont considérablement plus élevés et, donc, représenteraient une affectation inefficace de leurs ressources. Par conséquent, le Ministère conclut qu'il est plausible de conclure que les modifications proposées donneraient lieu à des avantages nets.

³² Statistique Canada. [Tableau 18-10-0001-01 Prix de détail moyens mensuel, essence et mazout, par géographie.](#)

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a strategic environmental assessment for the ZEV policy was conducted in 2018 and concluded that the proposed Amendments are in line with the objectives of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS). According to the 2022–2026 FSDS, these objectives include protecting Canadians from air pollution, transitioning to zero-emission vehicles, and taking action on climate change by reducing greenhouse gas emissions.

Distributional analysis (including gender-based analysis plus [GBA+])

The proposed Amendments are expected to have disproportionate impacts on various subpopulations within Canada, as the costs and benefits are unlikely to be evenly distributed. The benefits of reducing GHG emissions are global in nature, and the non-monetized benefits that reductions in air quality have on specific Canadian subpopulations are discussed in the “Air pollution reductions” section. The cost-benefit analysis estimates the incremental costs and benefits of ZEV ownership, and as these impacts are not distributed evenly in society, they are further discussed below.

Household and GBA+ impacts

The proposed Amendments are expected to have a disproportionate impact on low-income households due to the higher upfront cost of ZEVs in early years and the potential for non-ZEV costs to increase due to a decreasing supply of these vehicles in response to the increasing ZEV sales targets. In the short term, this would likely make it hard for low-income households to acquire ZEVs. As a result, in the early years, potentially only those in a financial position to afford the relatively higher upfront cost of purchasing a ZEV would benefit from a total cost of ownership that is lower than that of an equivalent non-ZEV vehicle. This is largely the result of missing out on the fuel savings afforded by owning a ZEV. It is expected that, over time, ZEVs would become more affordable, with BEV cars expected to become as cost-effective as non-ZEVs in the early 2030s.

Low-income households are also more likely to live in rental units, which in some cases may not be suitable for at-home charging equipment. This indicates that low-income households that do purchase ZEVs would be more likely to have to rely on publicly available charging

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation environnementale stratégique de la politique sur les véhicules zéro émission (VZE) a été réalisée en 2018; les conclusions de celle-ci indiquent que les modifications proposées respectent les objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD). Selon la SFDD 2022-2026, ces objectifs sont notamment les suivants : protéger les Canadiens contre la pollution de l'air, faire la transition vers les VZE et prendre des mesures pour contrer les changements climatiques, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Analyse distributionnelle (incluant l'analyse comparative entre les sexes plus [ACS+])

Les modifications proposées devraient avoir un effet disproportionné sur certaines sous-populations au Canada, car il est peu probable que les coûts et les avantages soient répartis uniformément. Les avantages découlant de la réduction des émissions de GES sont de portée mondiale, et les effets non monétaires de réductions de la qualité de l'air sur certaines sous-populations canadiennes sont analysés dans la section intitulée « Réduction de la pollution atmosphérique ». L'analyse coûts-avantages estime les avantages et les coûts supplémentaires associés à l'acquisition des VZE; ces effets ne sont pas répartis uniformément dans la société et sont donc examinés plus en détail ci-dessous.

Effets sur les ménages et ACS+

Les modifications proposées devraient avoir un effet disproportionné sur les ménages à faible revenu, en raison du coût initial plus élevé des VZE dans les premières années et de la hausse potentielle des coûts associés aux véhicules conventionnels, qui serait attribuable à la diminution de l'offre de ces véhicules causée par l'augmentation des cibles de vente de VZE. À court terme, ce phénomène rendrait sans doute difficile pour les ménages à faible revenu d'acquies des VZE. Par conséquent, au cours des premières années, il est possible que les personnes qui ont les moyens financiers d'absorber les coûts initiaux relativement plus élevés de l'achat d'un VZE soient les seules à bénéficier des coûts totaux de propriété plus faibles par rapport à ceux d'un véhicule conventionnel équivalent. Ces diminutions de coûts sont largement attribuables aux économies sur le carburant qui découlent de la possession d'un VZE. On s'attend à ce que les VZE deviennent plus abordables avec le temps, et à ce que les véhicules électriques à batteries deviennent aussi économiques que les véhicules conventionnels au début des années 2030.

De plus, les ménages à faible revenu sont plus susceptibles de vivre dans des unités locatives, ce qui peut être incompatible dans certains cas avec l'équipement de recharge à domicile. Les ménages à faible revenu qui achèteraient un VZE seraient donc plus susceptibles d'avoir à se fier aux

stations that may charge a premium on the cost of electricity. These factors indicate that low-income households would likely be disproportionately and negatively affected by the proposed Amendments.

The proposed Amendments would also disproportionately impact households living in rural and northern communities that may have lower access to public charging infrastructure. In addition, northern communities are expected to face more difficulties with the transition to ZEVs due to prolonged periods of cold temperatures that may affect the range of battery-powered electric vehicles. Furthermore, electricity costs vary by region, thus Canadians living in regions with high electricity costs may not benefit from energy savings as much as those living in lower-cost areas.

Some Canadians may experience a compounding effect of disproportionate impacts if there is an intersectional component where individuals belong to both regional and economic subgroups discussed above. To mitigate these impacts and ensure a just transition, the Government and its partners would continue to work on policies to ensure that ZEVs are accessible to individuals despite economic or regional differences and that the charging infrastructure needs of all Canadians can be met.

As noted in the “Monetized (and quantified) impacts” section, the proposed Amendments are expected to reduce air pollutants, resulting in a positive impact for most Canadians. These impacts may be felt more by Canadians who are at higher risk of being negatively impacted by air pollutants — namely children, the elderly, individuals with underlying health conditions, and people living in high traffic exposure areas.

Competitiveness analysis

The proposed Amendments are in alignment with similar regulatory ZEV sales targets in British Columbia and Quebec, as well as California and 15 other U.S. states, known as the section 177 states. Manufacturers and importers of light-duty vehicles have already responded to the regulatory requirements in other jurisdictions, and it is expected that they would similarly adapt to these proposed Amendments. The addition of the proposed Amendments to the Canadian-American market would represent an increase from 36% of the market having ZEV regulations to 42% having them. The competitiveness of Canadian manufacturers and importers is not expected to be impacted by these proposed Amendments, as profit-seeking firms are expected to adopt sales strategies for regional markets as

bornes de recharge publiques, qui peuvent facturer un supplément au coût de l'électricité. Ces facteurs indiquent que les ménages à faible revenu seraient touchés de manière disproportionnée et négative par les modifications proposées.

En outre, les modifications proposées auraient des effets disproportionnés sur les ménages des collectivités rurales et du Nord, qui peuvent avoir un faible accès aux infrastructures de recharge publiques. De plus, les communautés du Nord devraient faire face à des difficultés accrues pour effectuer la transition vers les VZE, en raison des périodes prolongées de températures basses qui peuvent avoir une incidence sur l'autonomie utilisable de véhicules électriques à batterie. Enfin, le coût de l'électricité varie d'une région à l'autre, et les Canadiens qui vivent dans les régions où ce coût est élevé pourraient ne pas bénéficier des mêmes économies sur l'énergie que ceux qui vivent dans les régions où le coût de l'électricité est bas.

Ces effets disproportionnés pourraient être cumulatifs pour certains Canadiens si des composantes intersectionnelles font en sorte qu'ils appartiennent aux sous-groupes régionaux et économiques susmentionnés. Pour atténuer ces effets et assurer une transition équitable, le gouvernement et ses partenaires continueraient de travailler sur les politiques pour veiller à ce que les VZE soient accessibles pour les Canadiens malgré leurs différences économiques ou régionales et à ce que les besoins en infrastructure de recharge soient satisfaits pour l'ensemble de la population.

Comme il est indiqué dans la section intitulée « Impacts monétaires (et quantifiés) », les modifications proposées devraient réduire la pollution atmosphérique, ce qui aurait un effet positif pour la plupart des Canadiens. Ces répercussions pourraient être davantage ressenties par les Canadiens qui sont à plus haut risque d'être touchés négativement par les polluants atmosphériques, notamment les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant des problèmes de santé sous-jacents et les personnes qui vivent dans les régions fortement exposées à la circulation automobile.

Analyse de la compétitivité

Les modifications proposées s'harmonisent avec des cibles de vente de VZE réglementaires semblables en Colombie-Britannique et au Québec, de même qu'en Californie et que dans 15 d'autres États américains, connus comme étant les « section 177 states ». Les fabricants et les importateurs de véhicules légers ont déjà répondu aux exigences réglementaires dans d'autres administrations, et on s'attend à ce qu'ils s'adaptent de façon semblable aux modifications proposées. L'adoption des modifications proposées ferait augmenter de 36 % à 42 % la proportion du marché Canada-États-Unis appliquant une réglementation relative aux VZE. Les modifications proposées ne devraient pas avoir d'effets sur la compétitivité des fabricants et des importateurs canadiens, puisque les

they have done for certain states and Canadian provinces, and pass on any incurred costs to the consumers in the form of prices.

Small business lens

The current Regulations already include provisions specifically designed to reduce the compliance burden on small businesses. These provisions temporarily allow companies that manufacture or import a total volume of light-duty vehicles that is less than a prescribed threshold to elect to comply with less stringent standards up to and including model year 2016. In addition, the fleet average CO₂e emission standards (GHG standards) do not apply to any companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles in Canada per year. This threshold does not apply to the proposed Amendments implementing ZEV sales targets, which offer no exemptions. The proposed Amendments to establish annual ZEV sales targets would, however, have a compliance option for companies to buy excess credits from other companies and they would have an alternative flexibility option to create credits by contributing to a designated ZEV activity. Currently, there are no regulatees that fall within the threshold of being a small business. As a result, the small business lens would not apply to the proposed Amendments.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the proposal is considered an “in” under the rule. Under the proposed Amendments, manufacturers and importers of new light-duty vehicles would be subject to mandatory requirements that prescribe annual proportions of vehicles offered for sale that must be ZEVs. The administrative costs borne by manufacturers and importers of LDVs that would result from the proposed Amendments are tied to learning about the amendments, compiling records, and conducting business associated with trading credits and creating credits by contributing to ZEV activities. The one-for-one analysis estimates that 19 manufacturers and importers would bear incremental costs in relation to the proposed Amendments. The net annualized costs are estimated to be \$24,500, or \$985 per business.³³

³³ The non-rounded increase in annualized administrative costs for manufacturers and importers is estimated to be \$24,665, or \$986.59 per regulatee in 2012 dollars over a 10-year period (2026 to 2035) using a 7% discount rate.

entreprises à but lucratif devraient adopter des stratégies de vente adaptées aux marchés régionaux, comme ils l'ont fait dans certains États et certaines provinces canadiennes, et les coûts engendrés seraient répercutés sur les consommateurs, sous forme de hausses de prix.

Lentille des petites entreprises

Le règlement actuel compte déjà des dispositions conçues spécialement pour réduire le fardeau de la conformité pour les petites entreprises. Ces dispositions permettent aux entreprises qui fabriquent ou importent un volume total de véhicules légers qui est inférieur au seuil prescrit de choisir de respecter temporairement des normes moins strictes pour les années de modèle 2016 et antérieures. En outre, les normes d'émissions d'éq. CO₂ moyennes pour le parc de véhicules (normes relatives aux gaz à effet de serre) ne s'appliquent pas aux entreprises qui fabriquent ou importent en moyenne moins de 750 véhicules légers neufs au Canada par année. Ce seuil ne s'applique pas aux modifications proposées mettant en œuvre les objectifs de vente de VZE, qui n'offrent aucune exemption. Les modifications proposées pour établir des objectifs annuels de vente de VZE compteraient toutefois une option de conformité permettant aux entreprises d'acheter des points excédentaires d'autres entreprises ainsi qu'une option de rechange permettant la création de points en contribuant à une activité désignée liée aux VZE. À l'heure actuelle, aucune entité réglementée ne se trouve dans les limites du seuil pour constituer une petite entreprise. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'appliquerait pas aux modifications proposées.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif pour les entreprises, et la proposition est considérée comme un ajout en vertu de cette règle. Aux termes des modifications proposées, les fabricants et les importateurs de véhicules légers neufs seraient assujettis à des exigences obligatoires qui prescrivent des proportions annuelles des véhicules offerts à la vente qui doivent être des véhicules zéro émission (VZE). Les coûts administratifs encourus par les fabricants et les importateurs de véhicules légers qui résulteraient des modifications proposées sont liés à l'apprentissage des modifications, à la compilation des dossiers et à la conduite des affaires associées à l'échange de points et à la création de points en contribuant à des activités liées aux VZE. L'analyse de la règle du « un pour un » permet d'estimer que les modifications proposées entraîneraient des coûts supplémentaires pour 19 fabricants et importateurs. Les coûts nets annualisés sont estimés à 24 500 \$, ou 985 \$ par entreprise³³.

³³ L'augmentation non arrondie des coûts administratifs annualisés pour les fabricants et les importateurs est estimée à 24 665 \$, ou 986,59 \$ par entité réglementée en dollars de 2012 sur une période de 10 ans (de 2026 à 2035), selon un taux d'actualisation de 7 %.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed LDV ZEV sales targets are in line with the proposed rules in British Columbia,³⁴ Quebec³⁵ and California,³⁶ all of which have set a target to achieve 100% ZEV sales by 2035. As of 2026, it is expected that California's ZEV regulation will have been adopted across 15 other U.S. states, otherwise known as section 177 states, collectively representing almost 36% of the U.S. market.³⁷ In addition, the U.S. administration has set a policy goal for 50% of new vehicle sales to be ZEVs by 2030³⁸ and is expected to use post-2026 GHG emission standards to help meet these targets. The U.S. EPA is expected to publish a Notice of Proposed Rule Making for post-2026 GHG emission standards in March 2023.

The Department continues to work closely with the U.S. EPA to maintain a common Canada-United States approach to regulating GHG emissions from on-road light-duty vehicles, where possible. The Regulations currently incorporate by reference U.S. emission standards and include many, but not all, of the other elements of the U.S. rules, such as definitions, compliance options, and measurement and reporting requirements. The Department and the U.S. EPA continue to collaborate in an effort to implement aligned regulatory standards and joint compliance programs, which help maximize efficiencies in the administration of the respective programs in the two countries. These proposed Amendments will retain fleet average GHG emission standards that are aligned with those of the [U.S. EPA 2021 Final Rule Making](#).

The European Parliament in June 2022 voted to support an EU ban on the sale of new gas and diesel cars by 2035. This is equivalent to Canada's ZEV sales mandate that would require all new 2035 model year gasoline and diesel cars to be zero emissions. However, to achieve 100% ZEV by 2035, the European Union has opted to progressively increase the stringency of its GHG standards, as opposed to implementing ZEV sales targets. Through the Canadian-European Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA), Canada continues regulatory dialogue

Collaboration et harmonisation en matière de réglementation

Les objectifs de vente proposés pour les VZE légers sont conformes aux projets de règlement de la Colombie-Britannique³⁴, du Québec³⁵ et de la Californie³⁶, qui ont tous établi un objectif visant à ce que la totalité des véhicules vendus d'ici 2035 soit des VZE. À compter de 2026, il est attendu que le règlement sur les VZE de la Californie aura été adopté dans 15 autres états américains, également appelés les États de l'article 177 (section 177 states), qui représentent collectivement près de 36 % du marché américain³⁷. De plus, l'administration américaine a établi un objectif stratégique voulant que la moitié des nouveaux véhicules vendus soit des VZE d'ici 2030³⁸ et devrait utiliser les normes de réduction des émissions de GES ultérieures à 2026 pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs. L'EPA des États-Unis devrait publier un avis de projet de règlement pour les normes d'émissions de GES ultérieures à 2026 en mars 2023.

Le Ministère continue de travailler en étroite collaboration avec l'EPA des États-Unis pour maintenir une approche commune entre le Canada et les États-Unis, et ce, afin de régir les émissions de GES attribuables aux véhicules routiers légers, dans la mesure du possible. Actuellement, le Règlement incorpore par renvoi les normes d'émissions américaines et comprend de nombreux autres éléments, mais pas tous, de la réglementation américaine, comme des définitions, des options de conformité et des exigences en matière de mesure et de production de rapports. Le Ministère et l'EPA des États-Unis continuent de collaborer en vue de mettre en œuvre des normes réglementaires harmonisées et des programmes de conformité conjoints, qui aident à améliorer l'efficacité relative à l'administration des programmes respectifs dans les deux pays. Les modifications proposées conserveront des normes d'émissions moyennes de GES qui sont harmonisées avec celles du [règlement final 2021 de l'EPA des États-Unis](#).

En juin 2022, le Parlement européen a voté pour appuyer une interdiction de vente de nouvelles voitures à essence et diesel d'ici 2035 en Union européenne (UE). C'est l'équivalent du mandat du Canada lié à la vente de VZE, qui exigerait que tous les nouveaux véhicules à essence et au diesel de l'année de modèle 2035 soient des véhicules zéro émission. Cependant, pour atteindre cet objectif d'ici 2035, l'UE a choisi d'augmenter progressivement la rigueur de ses normes d'émissions de GES, plutôt que de mettre en œuvre des objectifs de ventes de VZE. Dans le

³⁴ [ZEVA_Formal_Review_Intentions_Paper_28July2022_1.pdf \(gov.bc.ca\)](#)

³⁵ [telecharge.php \(gouv.qc.ca\)](#)

³⁶ [accifinalea.docx \(live.com\)](#)

³⁷ [§ 177 States \(5-13-2022\) \(NADA sales\) \(ca.gov\)](#)

³⁸ [FACT SHEET: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks - The White House](#)

³⁴ [ZEVA_Formal_Review_Intentions_Paper_28July2022_1.pdf \(gov.bc.ca\)](#)

³⁵ [telecharge.php \(gouv.qc.ca\)](#)

³⁶ [accifinalea.docx \(live.com\)](#)

³⁷ [§ 177 States \(5-13-2022\) \(NADA sales\) \(ca.gov\)](#)

³⁸ [FACT SHEET: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks - The White House](#)

with Europe for aligning vehicle regulations where possible. This dialogue includes discussions on aligning Canada Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) requirements with the goal to increase ZEV models offered and available in Canada.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Amendments would come into force on the day on which they are registered. The Department will proactively communicate with known passenger automobile and light truck manufacturers and importers, as well as industry associations for this sector, to ensure a maximum number of stakeholders are aware of the publication of the proposed Amendments and have adequate lead time to comply with the regulatory provisions.

Compliance promotion, enforcement and service standards

Members of the regulated community would be responsible for ensuring that they are in compliance with the proposed Amendments, and for producing and maintaining evidence of conformity. To assist regulated parties in understanding the new requirements, the existing guidance material would be updated and posted on the Department's website. The updated material would provide details on the new administrative provisions and ZEV requirements. This guidance material would also include information to address frequently asked questions concerning evidence of conformity and the procedures to be followed when submitting required documents to the Department.

As a result of the new requirements that would apply to passenger automobile and light truck manufacturers and importers, the Department plans to update its reporting system to accommodate new information anticipated to be received from these regulated parties. The Department would continue to review and respond to submissions of evidence of conformity in a timely manner, in accordance with the response times set out in the guidance material for the Regulations.³⁹

³⁹ "Guidance document — Submission Requirements for Evidence of Conformity for Light-duty Vehicles, Light-duty Trucks, Medium-duty Passenger Vehicles and Heavy-duty Class 2b and 3 Vehicles to the *On-road Vehicle and Engine Emission Regulations* and the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*". Department of the Environment

cadre de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'UE, le Canada continue de discuter de réglementation avec l'Europe pour harmoniser les règlements, dans la mesure du possible. Ce dialogue comprend des discussions sur l'harmonisation des exigences liées aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) dans l'objectif d'augmenter le nombre de modèles de VZE offerts au Canada.

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées entreraient en vigueur le jour de leur enregistrement. Le Ministère communiquera de façon proactive avec les fabricants et les importateurs connus d'automobiles à passagers et de camions légers, ainsi qu'avec les associations automobiles de ce secteur, afin de veiller à ce qu'un nombre maximal de parties prenantes soient au courant de la publication des modifications proposées et aient le temps nécessaire pour se conformer aux dispositions réglementaires.

Promotion de la conformité, application de la loi et normes de service

Les membres de la collectivité réglementée seraient responsables de leur conformité aux modifications proposées ainsi que de la production et du maintien de la justification de conformité. Pour aider les parties réglementées à comprendre les nouvelles exigences, les documents d'orientation existants seraient mis à jour et affichés sur le site Web du Ministère. Les documents mis à jour fourniraient des détails sur les nouvelles dispositions administratives et les exigences relatives aux VZE. Ils contiendraient également des renseignements pour répondre aux questions souvent posées au sujet de la justification de conformité et les procédures à suivre lors de la soumission de documents requis au Ministère.

En raison des nouvelles exigences qui s'appliqueraient aux fabricants et aux importateurs d'automobiles à passagers et de camions légers, le Ministère prévoit de mettre à jour son système de déclaration pour tenir compte des nouveaux renseignements que fourniront les parties réglementées. Le Ministère continuerait d'examiner les justifications de conformité et d'y répondre en temps opportun, conformément aux délais de réponse fixés dans les documents d'orientation relatifs au Règlement³⁹.

³⁹ « Document d'orientation : Exigences de soumission pour la justification de conformité pour les véhicules légers, les camions légers, les véhicules à passagers de capacité moyenne et les véhicules lourds des classes 2b et 3 en regard du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* ». Ministère de l'Environnement

Implementation and enforcement actions would continue to be undertaken by the Department in accordance with the Compliance and Enforcement Policy for CEPA (the Policy).⁴⁰ As the proposed amendments would be made under CEPA, CEPA analysts and enforcement officers would apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

Performance measurement and evaluation

Regulated parties would be required to submit end of model year reports to the Department concerning the performance of the passenger automobiles and light trucks that they manufacture or import for each model year. Starting with the 2023 model year, these reports would be used to assess compliance with the proposed Amendments. These reports indicate the average GHG emissions standards of a regulated company's fleet and, beginning with the 2026 model year, the ZEV compliance values.

The information in the end of model year reports would be used to monitor compliance with regulatory requirements, measure and evaluate the performance of the proposed Amendments, and provide data to support enforcement activities, if required. The Department would also review evidence of conformity and other records that regulated parties must maintain.

In addition, the Department would continue to conduct tests of emissions from samples of passenger automobiles and light trucks each year to verify compliance with the fleet average GHG emission standards. The Department would also conduct testing of electric vehicle range of ZEVs against company reported range, as well as any other testing it deems necessary.

Les mesures de mise en œuvre et d'application de la loi du Ministère se poursuivraient conformément à la Politique d'observation et d'application de la LCPE⁴⁰. Puisque les modifications proposées seraient apportées en vertu de la LCPE, les analystes et les agents de l'autorité de la LCPE appliqueraient la politique au moment de vérifier la conformité aux exigences réglementaires. La politique établit l'éventail des mesures possibles en cas d'infractions présumées. Après une inspection ou une enquête, lorsqu'un agent de l'autorité découvre une infraction présumée, il doit choisir la mesure appropriée à prendre en fonction de la politique.

Mesure du rendement et évaluation

Les entités réglementées devraient présenter des rapports de fin d'année de modèle au Ministère. Les rapports concerneraient le rendement des automobiles à passagers et des camions légers que les entités fabriquent ou importent pour chaque année de modèle. À compter de l'année de modèle 2023, ces rapports seraient utilisés pour évaluer la conformité aux modifications proposées. Ils indiqueraient les normes d'émissions de GES moyennes des parcs de véhicules des entités réglementées et, à compter de l'année de modèle 2026, les valeurs de conformité des VZE.

Les renseignements présentés dans les rapports de fin d'année de modèle seraient utilisés pour surveiller la conformité aux exigences réglementaires, mesurer et évaluer le rendement des modifications proposées et fournir des données à l'appui des activités d'application de la loi, le cas échéant. Le Ministère examinerait également les justifications de conformité et tout autre dossier que les parties réglementées doivent tenir à jour.

En outre, le Ministère continuerait d'analyser les émissions d'un échantillon d'automobiles à passagers et de camions légers chaque année afin de vérifier la conformité aux normes d'émissions de GES moyennes pour les parcs de véhicules. Il comparerait également l'autonomie en mode électrique des VZE par rapport à l'autonomie déclarée par les entreprises, et il effectuerait toute autre analyse jugée nécessaire.

⁴⁰ "Compliance and Enforcement Policy for CEPA (1999) – March 2001". Department of the Environment

⁴⁰ « Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999) – mars 2001 ». Ministère de l'Environnement

Contacts

Stéphane Couroux
Director
Transportation Division
Energy and Transportation Directorate
Environmental Protection Branch
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Economic Analysis Directorate
Strategic Policy Branch
Environment and Climate Change Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Stéphane Couroux
Directeur
Division des transports
Direction de l'énergie et des transports
Direction générale de la protection de l'environnement
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation
Direction de l'analyse économique
Direction générale de la politique stratégique
Environnement et Changement climatique Canada
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. Persons filing comments are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website. Persons filing comments using email, mail or any other means, and persons filing notices of objections, should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and send the comments or notice of objection to Stéphane Couroux, Director, Transportation

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Les intéressés voulant présenter des observations sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. Les intéressés qui présentent leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ainsi que ceux qui présentent des avis d'opposition, sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

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

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

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

Division, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (email: infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

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

Amendments

1 Subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

zero-emission vehicle or **ZEV** means an automobile that is an electric vehicle, a plug-in hybrid electric vehicle or a fuel cell vehicle. (*véhicule zéro émission* ou *VZE*)

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

Purpose

2 The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks

(a) by establishing emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States; and

(b) by establishing minimum requirements so that, as of model year 2035, all new passenger automobiles and light trucks are zero-emission vehicles.

présent avis, et d'envoyer le tout à Stéphane Couroux, directeur, Division des transports, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca).

Quiconque fournit des renseignements au ministre de l'Environnement peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

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

Modifications

1 Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

véhicule zéro émission ou **VZE** Automobile qui est un véhicule électrique, un véhicule électrique hybride rechargeable ou un véhicule à pile à combustible. (*zero-emission vehicle* or *ZEV*)

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

Objet

2 Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers :

a) par l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis;

b) par l'établissement d'exigences minimums pour que toutes les nouvelles automobiles à passagers et tous les nouveaux camions légers soient, à partir de l'année de modèle 2035, des véhicules zéro émission.

¹ SOR/2010-201

¹ DORS/2010-201

3 Section 3 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

(e) requirements respecting the conformity of *combined fleets*, as defined in section 30.1, with minimum requirements for zero-emission vehicles; and

(f) a system of compliance units related to zero-emission vehicles.

4 The heading “Fleet Averaging Requirements” before section 13 of the Regulations is replaced by the following:

Fleet Requirements —
CO₂ Equivalent Emissions

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

Rounding — general

15 (1) If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7) and 18.1(1), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3, subsection 18.4(1), section 30.4 and subsections 30.5(3) and 30.7(6), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Rounding — nearest tenth of a unit

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

Rounding — nearest ten-thousandth of a unit

(3) If any of the calculations in subsections 30.4(1) to (3) and 30.5(3) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest ten-thousandth of a unit in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

6 The description of G in section 18 of the Regulations is replaced by the following:

G is the allowance for the use of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission

3 L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) énonce des exigences concernant la conformité du *parc combiné*, au sens de l'article 30.1, aux exigences minimums pour les véhicules zéro émission;

f) institue un système d'unités de conformité relatifs aux véhicules zéro émission.

4 L'intertitre « Exigences relatives aux parc » précédant l'article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigences relatives aux parcs —
émissions d'équivalent CO₂

5 L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Arrondissement — général

15 (1) Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b), aux paragraphes 17(6) et (7) et 18.1(1), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3, au paragraphe 18.4(1), à l'article 30.4 et aux paragraphes 30.5(3) et 30.7(6), les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Arrondissement — dixième d'unité le plus proche

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

Arrondissement — dix-millième d'unité le plus proche

(3) Dans les calculs visés aux paragraphes 30.4(1) à (3) et 30.5(3), les résultats sont arrondis au dix-millième d'unité le plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

6 L'élément G de la formule figurant à l'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

G l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable

reduction, which corresponds to the sum of the allowances calculated in accordance with subsections 18.3(1), (3) or (3.1), and (5);

7 (1) The portion of subsection 18.1(2) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

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

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

(2) The portion of subsection 18.1(4) of the Regulations before the table is replaced by the following:

Multiplier for certain vehicles

(4) Subject to subsection (5), when calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsection (2) for fleets of the 2017 to 2024 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in its fleet by the number set out in the following table in respect of that type of vehicle for the model year in question, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election and the number of vehicles in question in its end of model year report.

(3) Item 9 of the table to subsection 18.1(4) of the Regulations is repealed.

(4) Subsection 18.1(5) of the Regulations is replaced by the following:

Requirement — plug-in hybrid electric vehicles

(5) A company may make an election under subsection (4) in respect of a plug-in hybrid electric vehicle of the 2017 to 2024 model years only if the vehicle has an all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles) or an equivalent all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles). The all-electric driving range and the equivalent all-electric driving range are determined in accordance with section 1866(b)(2) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

(5) Subsection 18.1(9) of the Regulations is repealed.

des émissions de CO₂, qui est égale à la somme des allocations calculées conformément aux paragraphes 18.3(1), (3) ou (3.1), et (5);

7 (1) Le passage du paragraphe 18.1(2) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

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

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

(2) Le passage du paragraphe 18.1(4) du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :

Multiplicateur pour certains véhicules

(4) Sous réserve du paragraphe (5), dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément au paragraphe (2) pour les parcs des années de modèle 2017 à 2024, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ce paragraphe, choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant de son parc, par le nombre indiqué pour ces types de véhicules qui figure dans le tableau ci-après pour l'année de modèle en cause, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause dans son rapport de fin d'année de modèle.

(3) L'article 9 du tableau figurant au paragraphe 18.1(4) du même règlement est abrogé.

(4) Le paragraphe 18.1(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigence — véhicules électriques hybrides rechargeables

(5) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (4) relativement à un véhicule électrique hybride rechargeable des années de modèle 2017 à 2024 que si celui-ci est doté d'une autonomie tout électrique égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles) ou d'une autonomie tout électrique équivalente égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles). L'autonomie tout électrique et l'autonomie tout électrique équivalente sont déterminées conformément à l'article 1866(b)(2) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

(5) Le paragraphe 18.1(9) du même règlement est abrogé.

(6) Subsection 18.1(11) of the Regulations is replaced by the following:

Fuel cell vehicles

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

8 (1) The portion of subsection 18.3(1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Allowance for certain innovative technologies

18.3 (1) Subject to subsections (3) and (3.1), a company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2014 model year and subsequent model years, of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

(2) The portion of subsection 18.3(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Maximum allowance — certain innovative technologies

(3) If, for a model year of the 2014 to 2022 model years, the 2027 model year or any subsequent model year, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 10 grams of CO₂ per mile, the company must calculate, using the following formula, the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of that model year, of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR:

(3) Section 18.3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

Maximum allowance for 2023 to 2026 model years — certain innovative technologies

(3.1) If, for a model year of the 2023 to 2026 model years, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 15 grams of CO₂ per mile, the company must calculate, using the formula set out in subsection (3), the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of that model year, of innovative

(6) Le paragraphe 18.1(11) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Véhicules à pile à combustible

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

8 (1) Le passage du paragraphe 18.3(1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Allocation pour certaines technologies innovatrices

18.3 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ et qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

(2) Le passage du paragraphe 18.3(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Allocation maximale — certaines technologies innovatrices

(3) Si, pour une année de modèle 2014 à 2022, l'année de modèle 2027 ou une année de modèle ultérieure, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1), est supérieur à 10 grammes de CO₂ par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule ci-après, l'allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

(3) L'article 18.3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

Allocation maximale pour certaines technologies innovatrices — années de modèle 2023 à 2026

(3.1) Si, pour une année de modèle 2023 à 2026, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer, pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1) est supérieure à 15 grammes de CO₂ par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule figurant au paragraphe (3), l'allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de

technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

(4) The portion of subsection 18.3(4) of the Regulations before the description of A is replaced by the following:

Adjustment

(4) For the purposes of subsections (3) and (3.1), the company must perform the following calculation and ensure that the result does not exceed 10 or 15 grams of CO₂ per mile, as applicable:

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

where

(5) Subsection 18.3(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of the description of B_a and by adding the following after the description of B_t:

C_a is the total number of passenger automobiles in the fleet; and

C_t is the total number of light trucks in the fleet.

9 (1) The portion of subsection 18.4(1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Allowance for certain full-size pick-up trucks

18.4 (1) Subject to subsections (2) to (4), a company may elect to calculate, using the following formula, a CO₂ allowance for the presence, in its fleet, of full-size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies and of full-size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value:

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

Allowance limitations — hybrid electric technologies

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

camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

(4) Le passage du paragraphe 18.3(4) du même règlement précédant l'élément A est remplacé par ce qui suit :

Ajustement

(4) Pour l'application des paragraphes (3) et (3.1), l'entreprise est tenue de faire le calcul ci-après en veillant à ce que le résultat obtenu soit égal ou inférieur à 10 ou 15 grammes de CO₂ par mille, selon le cas :

$$\frac{(\Sigma (A \times B_a) \times 195\,264) + (\Sigma (A \times B_c) \times 225\,865)}{(\Sigma C_a \times 195\,264) + (\Sigma C_c \times 225\,865)}$$

où

(5) La formule figurant au paragraphe 18.3(4) du même règlement est modifiée par adjonction, après l'élément B_e, de ce qui suit :

C_a le nombre total d'automobiles à passagers dans le parc;

C_c le nombre total de camions légers dans le parc.

9 (1) Le passage du paragraphe 18.4(1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Allocation pour certaines grosses camionnettes

18.4 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation de CO₂ pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides ou dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone est meilleur que la valeur cible applicable :

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

Paramètre de l'allocation — technologies électriques hybrides

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

description of A_H may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

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

Allowance limitations — carbon-related exhaust emissions performance

(3) The allowance for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of A_R in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that achieve such a value is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(b)(1) or (2), depending on the emission performance achieved, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of A_R may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

10 (1) The portion of subsection 20(3) of the Regulations before the equation is replaced by the following:

Calculation

(3) Subject to subsections (3.1) to (3.4), a company must calculate, using the following equation, the credits or deficits for each of its fleets:

(2) The portion of subsection 20(3.1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Alternative standard — nitrous oxide

(3.1) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for nitrous oxide (N_2O) under subsection 10(1) or 12(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO_2 equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

(3) The description of C in subsection 20(3.1) of the Regulations is replaced by the following:

C is the alternative exhaust emission standard for nitrous oxide (N_2O) under subsection 10(1) or 12(1) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and

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

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

Paramètre de l'allocation — rendement

(3) L'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone visée aux alinéas a) et b) de l'élément A_R de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes de cette année de modèle qui présentent ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(b)(1) ou (2), selon le rendement, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément A_R ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021, 2023 et 2024.

10 (1) Le passage du paragraphe 20(3) du même règlement précédant l'équation est remplacé par ce qui suit :

Calcul

(3) Sous réserve des paragraphes (3.1) à (3.4), l'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

(2) Le passage du paragraphe 20(3.1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Norme de rechange — oxyde nitreux

(3.1) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émissions d'oxyde nitreux (N_2O) de rechange en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO_2 , au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

(3) L'élément C de la formule figurant au paragraphe 20(3.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N_2O) de rechange, en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;

(4) The portion of subsection 20(3.2) of the Regulations before the formula is replaced by the following:

Alternative standard – methane

(3.2) For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for methane (CH₄) under subsection 10(1) or 12(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO₂ equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

(5) The description of C in subsection 20(3.2) of the Regulations is replaced by the following:

C is the alternative exhaust emission standard for methane (CH₄) under subsection 10(1) or 12(1) to which the company has elected to certify the test group, expressed in grams per mile; and

(6) Subsection 20(4) of the Regulations is replaced by the following:

Calculation and recalculation for the 2017 to 2021 model years

(3.3) A company may elect to calculate or recalculate its credits or deficits for any of its fleets of the 2017 to 2021 model years by making the election referred to in subsection 18.1(4) and by using the equation set out in subsection (3) but replacing the descriptions of A and C with the following:

A is the adjusted fleet average CO₂ equivalent emission standard, expressed in grams per mile, calculated in accordance with section 17 but, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection 17(3), in the case of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the number of vehicles is multiplied by the number set out in the table to subsection 18.1(4) in respect of that type of vehicle for the model year in question;

C is determined by the formula

$$N_v + \Sigma (N_{cv} \times M)$$

where

N_v is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet, excluding advanced technology vehicles, natural gas vehicles and natural gas dual fuel vehicles,

N_{cv} is the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in the fleet, as the case may be, and

(4) Le passage du paragraphe 20(3.2) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :

Norme de rechange – méthane

(3.2) Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émissions de méthane (CH₄) de rechange en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO₂, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

(5) L'élément C de la formule figurant au paragraphe 20(3.2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH₄) de rechange, en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;

(6) Le paragraphe 20(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Calcul et nouveau calcul – années de modèle 2017 à 2021

(3.3) L'entreprise peut choisir de calculer ou de recalculer à nouveau le nombre de points ou la valeur du déficit de l'un de ses parcs pour les années de modèle 2017 à 2021 en faisant le choix prévu au paragraphe 18.1(4) et en appliquant l'équation figurant au paragraphe (3), après y avoir remplacé les éléments A et C par les suivants :

A la norme moyenne rajustée des émissions d'équivalent CO₂ exprimée en grammes par mille et calculée pour le parc conformément à l'article 17, mais pour l'application des éléments B et C de la formule figurant au paragraphe 17(3), dans le cas de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant, le nombre de véhicules est multiplié par le nombre indiqué au tableau du paragraphe 18.1(4) pour le type de véhicule selon l'année de modèle en cause;

C est calculé selon la formule suivante :

$$N_v + \Sigma (N_{cv} \times M)$$

où :

N_v représente le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe, des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant,

M is the multiplier set out in the table to subsection 18.1(4) in respect of the type of vehicle for the model year in question;

2022 to 2024 model years

(3.4) For the 2022 to 2024 model years, if a company makes the election under subsection 18.1(4), the descriptions of A and C in subsection (3) are replaced by the descriptions of A and C in subsection (3.3).

Date of credit or deficit

(4) Subject to subsection (4.1), a company obtains credits and incurs deficits for a specific fleet on the day on which the company submits the end of model year report for the model year in question.

Date of credit or deficit — 2017 to 2021 model years

(4.1) A company obtains credits or reduces its deficits for a specific fleet of the 2017 to 2021 model years if the report includes the following information in respect of that fleet:

- (a)** the number of credits or deficits, calculated in accordance with both subsections (3) and (3.3), and the difference between the two results; and
- (b)** a statement that the company has elected to recalculate credits or deficits in accordance with subsection (3.3) and an indication of the number of additional credits, or the reduction in the number of deficits, obtained as a result of that election as well as the number of vehicles in question.

(7) Subsection 20(6) of the Regulations is replaced by the following:

Time limit — credits for 2017 and 2018 model years

(6) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 and 2018 model years may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the following model years:

- (a)** a model year that is up to three model years before the model year in respect of which the credits were obtained; or
- (b)** a model year that is up to six model years after the model year in respect of which the credits were obtained.

N_{cv} le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant dans le parc, selon le cas,

M le multiplicateur indiqué dans le tableau du paragraphe 18.1(4) pour ce type de véhicule selon l'année de modèle en cause;

Années de modèle 2022 à 2024

(3.4) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe 18.1(4) pour les années de modèle 2022 à 2024, les éléments A et C au paragraphe (3) sont remplacés par ceux prévus au paragraphe (3.3).

Date d'attribution

(4) Sous réserve du paragraphe (4.1), l'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard du parc à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Date d'attribution — années de modèle 2017 à 2021

(4.1) L'entreprise obtient des points ou réduit la valeur du déficit à l'égard de l'un de ses parcs des années de modèle 2017 à 2021 si le rapport contient les renseignements suivants pour le parc en cause :

- a)** le nombre de points ou la valeur du déficit calculés, à la fois, selon les paragraphes (3) et (3.3), de même que la différence entre les résultats obtenus;
- b)** une déclaration portant que l'entreprise a choisi de calculer à nouveau les points ou la valeur du déficit selon le paragraphe (3.3), le nombre de points supplémentaires ou la réduction de la valeur du déficit obtenus à la suite du choix exercé, de même que le nombre de véhicules en cause.

(7) Le paragraphe 20(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Durée de validité — points pour les années de modèle 2017 et 2018

(6) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 et 2018 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèles ci-dessous :

- a)** les trois années de modèle qui précèdent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;
- b)** les six années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus.

Time limit — credits for 2019 model year and subsequent model years

(7) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2019 model year or a subsequent model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the following model years:

- (a) a model year that is up to three model years before the model year in respect of which the credits were obtained; or
- (b) a model year that is up to five model years after the model year in respect of which the credits were obtained.

11 The Regulations are amended by adding the following after section 30:

Combined Fleet Requirements — Zero-emission Vehicles

Definitions and Interpretation

Definitions

30.1 (1) The following definitions apply to sections 30.2 to 30.7 and to subsection 33(5).

combined fleet means all automobiles of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale of those automobiles to the first retail purchaser. (*parc combiné*)

company has the same meaning as in section 149 of the Act. (*entreprise*)

Emergency vehicles and fire fighting vehicles

(2) Despite the definition of *combined fleet* in subsection (1), a company may, for the purposes of sections 30.2 to 30.7, elect to exclude emergency vehicles and fire fighting vehicles from its combined fleet of any model year, if it reports that election in its end of model year report for that model year.

Combined fleet — exception

(3) The definition of *combined fleet* in subsection (1) does not include any automobile that is being exported and that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold or used in Canada.

General

Requirement respecting minimum ZEV requirement

30.2 Subject to sections 30.5 to 30.7, a company must ensure that the ZEV value of its combined fleet of the 2026 model year and subsequent model years meets or exceeds

Durée de validité — points pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle ultérieures

(7) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2019 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèles ci-dessous :

- a) les trois années de modèle qui précèdent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;
- b) les cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus.

11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 30, de ce qui suit :

Exigences relatives au parc combiné — véhicules zéro émission

Définitions et interprétation

Définitions

30.1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent aux articles 30.2 à 30.7 et au paragraphe 33(5).

entreprise S'entend au sens de l'article 149 de la Loi. (*company*)

parc combiné L'ensemble des automobiles d'une année de modèle donnée qui sont construites ou importées au Canada par une entreprise et qui sont destinées à la vente au premier usager. (*combined fleet*)

Véhicules d'urgence et véhicules d'incendie

(2) Malgré la définition de *parc combiné* au paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 30.2 à 30.7, choisir d'exclure de son parc combiné d'une année de modèle donnée les véhicules d'urgence et les véhicules d'incendie, si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle.

Parc combiné — exception

(3) La définition de *parc combiné* au paragraphe (1) ne vise pas les automobiles destinées à être exportées qui sont accompagnées d'une preuve écrite attestant qu'elles ne seront pas utilisées ou vendues au Canada.

Disposition générale

Exigence relative à l'exigence VZE minimum

30.2 Sous réserve des articles 30.5 à 30.7, l'entreprise doit veiller à ce que la valeur VZE de son parc combiné de l'année de modèle 2026 et des années de modèles ultérieures

the minimum ZEV requirement for the model year in question.

Minimum ZEV Requirements for Combined Fleet

Minimum ZEV requirement by model year

30.3 For the 2026 model year and subsequent model years, the minimum ZEV requirement for a company’s combined fleet of a model year set out in column 1 of the following table is the percentage set out in column 2:

Column 1		Column 2
Item	Model year	Minimum ZEV requirement (%)
1	2026	20
2	2027	23
3	2028	34
4	2029	43
5	2030	60
6	2031	74
7	2032	83
8	2033	94
9	2034	97
10	2035 and subsequent	100

ZEV Value for Combined Fleet

Calculation of ZEV value

30.4 (1) A company must calculate the ZEV value, expressed as a percentage, of its combined fleet of the 2026 model year and subsequent model years using the following formula:

$$((A \div B) \times 100) + C$$

where

- A** is the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles in the combined fleet;
- B** is the total number of automobiles in the combined fleet; and
- C** is the lesser of the contribution from plug-in hybrid electric vehicles to the ZEV value of the combined fleet, calculated in accordance with subsection (2), and the maximum allowable contribution from plug-in hybrid electric vehicles to the minimum ZEV requirement for a combined fleet, calculated in accordance with subsection (3).

soit égale ou supérieure à l’exigence VZE minimum pour l’année de modèle en cause.

Exigences VZE minimum pour le parc combiné

Exigence VZE minimum par année de modèle

30.3 Pour l’année de modèle 2026 et les années de modèle ultérieures, l’exigence VZE minimum pour le parc combiné d’une entreprise d’une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau ci-après est le pourcentage figurant à la colonne 2 :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Exigence VZE minimum (%)
1	2026	20
2	2027	23
3	2028	34
4	2029	43
5	2030	60
6	2031	74
7	2032	83
8	2033	94
9	2034	97
10	2035 et ultérieures	100

Valeur VZE du parc combiné

Calcul de la valeur VZE

30.4 (1) L’entreprise calcule la valeur VZE, exprimée en pourcentage, de son parc combiné de l’année de modèle 2026 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$((A \div B) \times 100) + C$$

où :

- A** représente le nombre total de véhicules électriques et de véhicules à pile à combustible dans le parc combiné;
- B** le nombre total d’automobiles dans le parc combiné;
- C** le moindre de la contribution des véhicules électriques hybrides rechargeables à la valeur VZE du parc combiné, calculée conformément au paragraphe (2), et de la contribution maximum admissible des véhicules électriques hybrides rechargeables à l’exigence VZE minimum d’un parc combiné, calculée conformément au paragraphe (3).

Contribution from plug-in hybrid electric vehicles

(2) The contribution from plug-in hybrid electric vehicles to the ZEV value of a company's combined fleet of a given model year is the percentage calculated using the following formula:

$$(A + 0.75 \times B + 0.15 \times C) \div D \times 100$$

where

- A** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of 80 km or more;
- B** is, for the 2026 to 2028 model years, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 50 km and no more than 79 km;
- C** is, for the 2026 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 16 km and no more than 49 km; and
- D** is the total number of automobiles in the combined fleet.

Maximum allowable contribution

(3) The maximum allowable contribution, expressed as a percentage, from plug-in hybrid electric vehicles to the minimum ZEV requirement for a combined fleet of a given model year is calculated using the following formula:

$$A \times B$$

where

- A** is the minimum ZEV requirement, expressed as a percentage, set out in column 2 of the table to section 30.3 for the model year in question; and
- B** is the percentage set out in column 2 of the following table:

	Column 1	Column 2
Item	Model year	Allowable contribution (%)
1	2026	45
2	2027	30
3	2028 and subsequent	20

All-electric driving range

(4) For the purposes of subsection (2), the all-electric driving range is calculated using the following formula, rounded to the nearest whole number or, if the number is equidistant between two consecutive whole numbers, to the higher number:

$$A \times 0.7$$

Contribution des véhicules électriques hybrides rechargeables

(2) La contribution des véhicules électriques hybrides rechargeables à la valeur VZE du parc combiné d'une année de modèle donnée correspond au pourcentage calculé selon la formule suivante :

$$(A + 0,75 \times B + 0,15 \times C) \div D \times 100$$

où :

- A** représente le nombre total de ces véhicules dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 80 km;
- B** pour les années de modèle 2026 à 2028, le nombre total de ces véhicules dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km;
- C** pour l'année de modèle 2026, le nombre total de ces véhicules dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 16 km et d'au plus 49 km;
- D** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

Contribution maximum admissible

(3) La contribution maximum admissible, exprimée en pourcentage, des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'exigence VZE minimum d'un parc combiné pour une année de modèle donnée se calcule selon la formule suivante :

$$A \times B$$

où :

- A** représente l'exigence VZE minimum, exprimée en pourcentage, prévue à la colonne 2 du tableau figurant à l'article 30.3 pour l'année de modèle en cause;
- B** le pourcentage prévu à la colonne 2 du tableau ci-dessous :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Contribution admissible (%)
1	2026	45
2	2027	30
3	2028 et ultérieures	20

Autonomie tout électrique

(4) Pour l'application du paragraphe (2), l'autonomie tout électrique est déterminée selon la formule suivante et est arrondie au nombre entier le plus près ou, si le chiffre est équidistant de deux nombres entiers consécutifs, au plus élevé de ceux-ci :

$$A \times 0,7$$

where

A is the actual charge-depleting range in kilometres, determined in accordance with section 311(j)(4)(i) of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, subpart D of the CFR, rounded to the nearest tenth of a unit or, if the number is equidistant between two consecutive tenths of a unit, to the higher tenth.

Compliance Unit System

Compliance units

30.5 (1) A company obtains compliance units if the ZEV value of its combined fleet of a given model year is greater than the minimum ZEV requirement for that model year and the company reports the compliance units in its end of model year report.

Deficits

(2) A company incurs a deficit if the ZEV value of its combined fleet of a given model year is less than the minimum ZEV requirement for that model year.

Calculation

(3) A company must calculate the compliance units or deficit for its combined fleet of a given model year using the following formula:

$$(A - B) \times C$$

where

- A** is the ZEV value of its combined fleet of the given model year, expressed as a percentage, calculated in accordance with subsection 30.4(1);
- B** is the minimum ZEV requirement for the model year, expressed as a percentage, listed in column 2 of the table to section 30.3; and
- C** is the total number of automobiles in the combined fleet.

Date of compliance units or deficit

(4) A company obtains compliance units or incurs a deficit in respect of its combined fleet on the day on which the company submits the end of model year report for the model year in question.

Time limit – 2026 to 2034 model years

(5) Compliance units calculated in accordance with subsection (3) for a combined fleet of the 2026 to 2034 model years may be used in respect of a combined fleet of the following model years:

- (a)** a model year that is up to three model years before the model year in respect of which the compliance units were calculated; or
- (b)** a model year that is up to five model years after the model year in respect of which the compliance units were calculated.

où :

A représente l'autonomie électrique réelle en kilomètres établie conformément à l'article 311(j)(4)(i) de la sous-partie D, partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR, arrondie à la première décimale ou, si le chiffre est équidistant de deux décimales consécutives, à la plus élevée de celles-ci.

Système d'unités de conformité

Unités de conformité

30.5 (1) L'entreprise obtient des unités de conformité si la valeur VZE de son parc combiné d'une année de modèle donnée est supérieure à l'exigence VZE minimum de l'année de modèle et si elle inclut ces unités de conformité dans son rapport de fin d'année de modèle.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit si la valeur VZE de son parc combiné d'une année de modèle donnée est inférieure à l'exigence VZE minimum de l'année de modèle.

Calcul

(3) L'entreprise calcule le nombre d'unités de conformité ou le déficit pour son parc combiné d'une année de modèle donnée selon la formule suivante :

$$(A - B) \times C$$

où :

- A** représente la valeur VZE, exprimée en pourcentage, de son parc combiné pour l'année de modèle, calculée conformément au paragraphe 30.4(1);
- B** l'exigence VZE minimum, exprimée en pourcentage, pour l'année de modèle prévue à la colonne 2 du tableau figurant à l'article 30.3;
- C** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

Date d'attribution

(4) L'entreprise obtient des unités de conformité ou subit un déficit à l'égard du parc combiné à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Date limite – années de modèle 2026 à 2034

(5) Les unités de conformité calculées en vertu du paragraphe (3) pour un parc combiné de l'année de modèle 2026 à 2034 peuvent être utilisées à l'égard de tout parc combiné des années de modèles ci-dessous :

- a)** les trois années de modèle qui précèdent celle à l'égard de laquelle elles ont été calculées;
- b)** les cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle elles ont été calculées.

Compliance units — 2035 model year

(6) Despite paragraph (5)(b), no compliance units are valid beginning on the day after the day on which the company submits the end of model year report for the 2035 model year.

Offsetting Deficits and Use of Compliance Units**Compliance units for a given model year**

30.6 (1) If, for a given model year, a company obtains compliance units in accordance with subsection 30.5(3), the company must use those compliance units to offset any outstanding deficits.

Use of remaining compliance units

(2) If any compliance units remain after deficits are offset in accordance with subsection (1), a company may

- (a)** bank all or some of the remaining compliance units;
- (b)** transfer all or some of the remaining compliance units to another company; or
- (c)** take any combination of the actions referred to in paragraphs (a) and (b).

Deficit for a given model year

(3) If, for a given model year, a company incurs a deficit in accordance with subsection 30.5(3), the company must use any compliance units that the company has banked to offset that deficit.

Offset remaining deficit

(4) If any deficit remains after being offset in accordance with subsection (3), a company may offset the remaining deficit by using

- (a)** compliance units transferred from another company;
- (b)** compliance units created in accordance with section 30.7; or
- (c)** any combination of the compliance units referred to in paragraphs (a) and (b).

Time limit to offset deficit

(5) A company must offset a deficit no later than

- (a)** if the deficit is incurred in respect of the 2026 to 2032 model years, the day on which the company submits the end of model year report for vehicles of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit;

Unités de conformité — année de modèle 2035

(6) Malgré l'alinéa (5)b), nulle unité de conformité n'est valide après la date à laquelle l'entreprise présente le rapport de fin d'année de modèle de l'année de modèle 2035.

Compensation du déficit et utilisation des points**Unités de conformité pour une année de modèle donnée**

30.6 (1) Si l'entreprise obtient, pour une année de modèle donnée, conformément au paragraphe 30.5(3) des unités de conformité, elle doit les utiliser pour compenser tout déficit résiduel.

Utilisation des unités de conformité résiduelles

(2) S'il reste des unités de conformité après la compensation effectuée en vertu du paragraphe (1), l'entreprise peut faire ce qui suit :

- a)** en accumuler la totalité ou un certain nombre;
- b)** en transférer la totalité ou un certain nombre à d'autres entreprises;
- c)** une combinaison des choix visés aux alinéas a) et b).

Déficit d'une année de modèle donnée

(3) Si l'entreprise subit, pour une année de modèle donnée, conformément au paragraphe 30.5(3) un déficit, elle doit utiliser les unités de conformité qu'elle a accumulées pour le compenser.

Compensation du déficit résiduel

(4) S'il reste un déficit après la compensation effectuée en vertu du paragraphe (3), l'entreprise peut le compenser en utilisant :

- a)** des unités de conformité transférées d'une autre entreprise;
- b)** des unités de conformité qu'elle crée conformément à l'article 30.7;
- c)** une combinaison des unités de conformités visées aux alinéas a) et b).

Délai pour compenser un déficit

(5) L'entreprise doit compenser le déficit au plus tard :

- a)** à l'égard des années de modèle 2026 à 2032, à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit;

(b) if the deficit is incurred in respect of the 2033 or 2034 model year, the day on which the company submits the end of model year report for the 2035 model year.

2035 model year and subsequent model years

(6) A deficit incurred in respect of the combined fleet of the 2035 model year and subsequent model years cannot be offset.

Creation of Compliance Units

Creation of compliance units

30.7 (1) If a company calculates, in accordance with subsection 30.5(3), a deficit for any of the 2026 to 2034 model years, the company may create compliance units to offset the deficit of the model year in question.

Conditions

(2) A compliance unit is created when the following conditions are met:

(a) the company makes a contribution to an eligible ZEV activity within the 18 months before the day on which the company must submit the end of model year report for the model year in question;

(b) the company provides to the Minister, with the end of model year report for the model year in question, a receipt issued by the organization or person that received the contribution that establishes that the company made the contribution; and

(c) the company indicates in the end of model year report for the model year in question the number of compliance units that it is creating.

No double counting of contributions

(3) Despite paragraph (2)(a), if a contribution to an eligible ZEV activity has been taken into account by the company for the purposes of section 103 of the *Clean Fuel Regulations*, as amended from time to time, that contribution may not be taken into account for the purpose of creating compliance units.

Eligible ZEV activity

(4) For the purposes of subsection (2), an eligible ZEV activity is any activity that contributes to the growth of ZEV infrastructure in Canada, including charging stations, hydrogen refueling stations and electricity distribution infrastructure that supports charging stations and hydrogen refueling stations, whether intended primarily for use by the occupants of a private dwelling-place or the public.

b) à l'égard des années de modèle 2033 et 2034, à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle 2035.

Année de modèle 2035 et ultérieures

(6) Nul déficit subi à l'égard du parc combiné de l'année de modèle 2035 et des années de modèle ultérieures ne peut être compensé.

Création d'unités de conformité

Création d'unités de conformité

30.7 (1) Dans le cas où l'entreprise calcule, conformément au paragraphe 30.5(3), un déficit pour toute année de modèle 2026 à 2034, elle peut créer des unités de conformité pour compenser le déficit de l'année de modèle en cause.

Conditions

(2) Les unités de conformité sont créées dès que les conditions suivantes sont réunies :

a) l'entreprise contribue à une activité VZE admissible au plus tôt dix-huit mois avant la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause;

b) elle fournit au ministre, avec le rapport de fin d'année de modèle de l'année de modèle en cause, le reçu délivré par l'organisation ou la personne qui a reçu la contribution et qui établit qu'elle a fait la contribution;

c) elle indique dans son rapport de fin d'année de modèle de l'année de modèle en cause le nombre d'unité de conformité qu'elle crée.

Aucune double prise en compte

(3) Malgré l'alinéa (2)a), dans le cas où une contribution à une activité VZE admissible a été prise en compte par l'entreprise pour l'application de l'article 103 du *Règlement sur les combustibles propres*, avec ses modifications successives, la contribution ne peut être prise en compte pour créer des unités de conformité.

Activité VZE admissible

(4) Pour l'application du paragraphe (2), une activité VZE admissible est une activité qui contribue à la croissance des infrastructures VZE au Canada, notamment les bornes de recharge, les stations de ravitaillement en hydrogène et les infrastructures de distribution d'électricité appuyant les bornes de recharge et les stations de ravitaillement en hydrogène, destinées principalement à être utilisées par les occupants d'un logement privé ou par le public.

Number of compliance units created

(5) Subject to subsections (7) and (8), the number of compliance units that a company may create for a given model year is determined by the formula

$$C \div P$$

where

C is the amount of the company's contribution to an eligible ZEV activity; and

P is \$20,000.

Consumer Price Index

(6) On every January 1 that follows the end of a model year, the amount set out in subsection (5) for P is replaced by the result determined by the following formula, rounded to the nearest dollar or, if the result is halfway between two consecutive whole numbers, to the greater of those whole numbers:

$$\$20,000 \times (CPI_A \div CPI_B)$$

where

CPI_A is the average Consumer Price Index for the calendar year to which the model year relates, as published by Statistics Canada under the *Statistics Act*; and

CPI_B is the average Consumer Price Index for the 12 months of the year 2026, as published by Statistics Canada under the *Statistics Act*.

Maximum compliance units permitted — 2026 to 2030 model years

(7) The maximum number of compliance units that a company may create to offset the deficit for any of the 2026 to 2030 model years is the lesser of:

(a) the number calculated using the following formula:

$$0.1 \times (A \div 100) \times B$$

where

A is the minimum ZEV requirement for the model year in question, expressed as a percentage, listed in column 2 of the table to section 30.3, and

B is the total number of automobiles in the combined fleet for the model year in question; and

(b) the deficit calculated in accordance with subsection 30.5(3) for the model year in question.

Nombre d'unités de conformité créées

(5) Sous réserve des paragraphes (7) et (8), le nombre d'unités de conformité que peut créer l'entreprise pour une année de modèle donnée est déterminé selon la formule suivante :

$$C \div P$$

où :

C représente le montant de la contribution de l'entreprise à l'activité VZE admissible;

P 20 000 \$.

Indice des prix à la consommation

(6) Chaque 1^{er} janvier suivant la fin d'une année de modèle, la valeur de la variable P de la formule prévue au paragraphe (5) est remplacée par le résultat de la formule ci-après, arrondi au dollar près ou, si le chiffre est équidistant de deux nombres entiers consécutifs, au plus élevé de ceux-ci :

$$20\ 000\ \$ \times (IPC_A \div IPC_B)$$

où :

IPC_A représente la moyenne de l'indice des prix à la consommation pour l'année civile correspondant à l'année de modèle, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*;

IPC_B la moyenne de l'indice des prix à la consommation durant les douze mois de l'année 2026, telle qu'elle est publiée par Statistique Canada sous le régime de cette loi.

Nombre maximum autorisé d'unités de conformité — années de modèle 2026 à 2030

(7) Le nombre maximum d'unités de conformité que peut créer l'entreprise pour compenser le déficit d'une année de modèle 2026 à 2030 est égal au moindre de ce qui suit :

a) le nombre calculé selon la formule suivante :

$$0,1 \times (A \div 100) \times B$$

où :

A représente l'exigence VZE minimum, exprimée en pourcentage, pour l'année de modèle en cause, prévue à la colonne 2 du tableau figurant à l'article 30.3,

B le nombre total d'automobiles dans le parc combiné de l'année de modèle en cause;

b) le déficit calculé conformément au paragraphe 30.5(3) pour l'année de modèle en cause.

Maximum compliance units permitted — 2031 to 2034 model years

(8) The maximum number of compliance units that a company may create to offset the deficit for any of the 2031 to 2034 model years is the lesser of:

- (a)** 6 percent of the total number of automobiles in the combined fleet of the model year in question; and
- (b)** the deficit calculated in accordance with subsection 30.5(3) for the model year in question.

No transfer or banking

(9) A company cannot transfer or bank compliance units created in accordance with this section.

Use of created compliance units

(10) Any compliance unit created in accordance with subsection (2) may only be used to offset the deficit incurred for the model year in respect of which the company submits the end of model year report, after which the compliance unit is no longer valid.

12 Section 33 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**Content — zero-emission vehicles**

(5) The end of model year report for model year 2026 and subsequent model years must also contain the following information in respect of the company's combined fleet:

- (a)** if applicable, a statement that the company has elected to exclude emergency vehicles and fire fighting vehicles from its combined fleet;
- (b)** the total number of automobiles;
- (c)** the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles;
- (d)** the total number of plug-in hybrid electric vehicles for which the all-electric driving range, calculated in accordance with subsection 30.4(4), is
 - (i)** 80 km or more,
 - (ii)** for the 2026 to 2028 model years, at least 50 km and no more than 79 km, and
 - (iii)** for the 2026 model year, at least 16 km and no more than 49 km;
- (e)** the actual charge-depleting range used in the calculation referred to in subsection 30.4(4) for each plug-in hybrid electric vehicle;

Nombre maximum autorisé d'unités de conformité — années de modèle 2031 à 2034

(8) Le nombre maximum d'unités de conformité que peut créer l'entreprise pour compenser le déficit d'une année de modèle 2031 à 2034 est égal au moindre de ce qui suit :

- a)** six pour cent du nombre total d'automobiles dans le parc combiné de l'année de modèle en cause;
- b)** le déficit calculé conformément au paragraphe 30.5(3) pour l'année de modèle en cause.

Nul transfert et accumulation

(9) L'entreprise ne peut transférer les unités de conformité créées conformément au présent article ou les accumuler.

Utilisation des unités de conformité créées

(10) Toute unité de conformité créée conformément au paragraphe (2) ne peut servir qu'à compenser le déficit subi pour l'année de modèle pour laquelle l'entreprise présente le rapport de fin d'année de modèle, après quoi elle n'est plus valide.

12 L'article 33 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**Contenu — véhicules zéro émission**

(5) Le rapport de fin d'année de modèle de l'année de modèle 2026 et des années de modèle ultérieures contient également, à l'égard du parc combiné de l'entreprise, les renseignements suivants :

- a)** s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence et les véhicules d'incendie de son parc combiné;
- b)** le nombre total d'automobiles;
- c)** le nombre total de véhicules électrique et de véhicules à pile à combustible;
- d)** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dont l'autonomie tout électrique, calculée conformément au paragraphe 30.4(4), est la suivante :
 - (i)** au moins 80 km,
 - (ii)** pour les années de modèle 2026 à 2028, au moins 50 km et au plus 79 km,
 - (iii)** pour l'année de modèle 2026, au moins 16 km et au plus 49 km;
- e)** l'autonomie électrique réelle utilisée dans le calcul visé au paragraphe 30.4(4), pour chaque véhicule électrique hybride rechargeable;

(f) the ZEV value calculated in accordance with section 30.4;

(g) the total number of compliance units or the deficit calculated in accordance with subsection 30.5(3);

(h) in the case of a transfer of compliance units made for the purpose of paragraph 30.6(2)(b) or (4)(a),

(i) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that transferred the compliance units and the model year in respect of which that company obtained those compliance units,

(ii) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received the compliance units,

(iii) the date of the transfer, and

(iv) the number of compliance units transferred or received; and

(i) in the case of compliance units created in accordance with section 30.7,

(i) the total number of compliance units created,

(ii) the total amount of the contribution to an eligible ZEV activity,

(iii) a detailed description of the eligible ZEV activity,

(iv) the location of the eligible ZEV activity, if applicable,

(v) a copy of the receipt referred to in paragraph 30.7(2)(b),

(vi) the name, street address and, if different, the mailing address of the organization or the person to whom the contribution is made, and

(vii) the name, title, street address, mailing address, if different, telephone number and, if any, email address of a person who is authorized to act on behalf of the organization or the person to whom the contribution is made.

f) la valeur VZE calculée conformément à l'article 30.4;

g) le nombre total d'unités de conformité ou le déficit calculés conformément au paragraphe 30.5(3);

h) à l'égard de tout transfert d'unités de conformité effectué au titre de l'alinéa 30.6(2)b) ou (4)a) :

(i) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les unités, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les unités de conformité ont été obtenues par celle-ci,

(ii) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférées les unités de conformité, ainsi que son adresse postale si elle est différente,

(iii) la date du transfert,

(iv) le nombre d'unités de conformité transférées;

i) à l'égard des unités de conformité créées conformément à l'article 30.7 :

(i) le nombre total d'unités de conformité créées,

(ii) le montant total de la contribution à une activité VZE admissible,

(iii) une description détaillée de l'activité VZE admissible,

(iv) la localisation de l'activité VZE admissible, le cas échéant,

(v) une copie du reçu visé à l'alinéa 30.7(2)b),

(vi) le nom, l'adresse civique et l'adresse postale, si elle est différente, de l'organisation ou de la personne qui a reçu la contribution,

(vii) le nom, le titre, l'adresse municipale, l'adresse postale si elle est différente, le numéro de téléphone et, le cas échéant, l'adresse électronique de la personne autorisée à agir pour le compte de l'organisation ou de la personne qui a reçu la contribution.

Coming into Force

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

Entrée en vigueur

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

Rules Amending the Patent Rules

Statutory authority

Patent Act

Sponsoring department

Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Executive summary

Issues: The Canadian Intellectual Property Office (CIPO) fees were last subject to a comprehensive review in January 2004. Based on current projections, CIPO is expected to run out of money by September 2024 affecting services to innovators and businesses.

Description: CIPO is proposing to adjust most fees by 25% over the 2024 fees to address its current structural deficit situation and return the organization to a position of financial stability. CIPO is also proposing to expand the definition of small entity while maintaining the current patent fees for small entities.

Rationale: CIPO does not receive annual parliamentary appropriations for its operations. As a special operating agency, CIPO provides services on a fee-for-service basis, and manages revenues and costs within a revolving fund. CIPO has not substantively adjusted its fees since 2004. A number of operational and financial factors have converged to put the organization in a critical financial position, including

- **Inflation:** Covers all non-labour costs that have not been accounted for through corresponding fee increases. Historical costs of approximately 30% between 2004 and 2019, covering rent, access to data, professional services, etc.
- **Labour costs:** Given fees have not been substantively increased in almost two decades, they have fallen well behind wage settlements. On average, labour costs have increased by 28% since 2004.
- **Application volumes:** There have been surges in certain areas (e.g. between Fiscal Year (FY) 2003–04 and FY 2021–22, trademark applications increased

Règles modifiant les Règles sur les brevets

Fondement législatif

Loi sur les brevets

Ministère responsable

Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Les droits de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada (OPIC) ont fait l'objet d'une révision complète en janvier 2004. Sur la base des projections actuelles, l'OPIC devrait être à court d'argent d'ici septembre 2024, ce qui aura des répercussions sur les services offerts aux innovateurs et aux entreprises.

Description : L'OPIC propose d'ajuster la plupart des droits de 25 % en 2024 afin de remédier à sa situation actuelle de déficit structurel et de ramener l'organisation à une position de stabilité financière. L'OPIC propose également d'élargir la définition de petite entité tout en maintenant les droits de brevet actuels pour les petites entités.

Justification : L'OPIC ne reçoit pas de crédits parlementaires annuels pour ses activités. En tant qu'organisme de service spécial, l'OPIC fournit des services sur la base d'une rémunération à l'acte, et gère les revenus et les coûts au sein d'un fonds renouvelable. L'OPIC n'a pas ajusté ses droits de manière substantielle depuis 2004. Un certain nombre de facteurs opérationnels et financiers ont convergé pour placer l'organisation dans une situation financière critique, notamment les suivants :

- **Inflation :** Couvre tous les coûts non liés à la main-d'œuvre qui n'ont pas été pris en compte par les augmentations de droits correspondantes. Coûts historiques d'environ 30 % entre 2004 et 2019, couvrant le loyer, l'accès aux données, les services professionnels, etc.
- **Coûts de la main-d'œuvre :** Étant donné que les droits n'ont pas été augmentés de manière substantielle depuis près de deux décennies, ils ont pris beaucoup de retard par rapport aux ententes

by 101.9%). Joining multilateral treaties have led to an influx of intellectual property (IP) applications resulting in backlogs.

- **Critical capital investments:** Significant information technology (IT) investments to overhaul legacy systems can no longer be delayed. CIPO needs to bring its IT infrastructure up to present-day standards in order to meet treaty obligations, Government of Canada policies and serve clients as they expect to be served.

By increasing most fees by 25%, CIPO would create financial sustainability required for

- Investments such as IT and other service delivery improvements;
- The potential of an economic downturn;
- The normal variability of expenditure and revenue forecasts over a multi-year horizon; and
- Spending over the long-term, specifically, CIPO's liability vis-à-vis clients who pay for services in advance, which is estimated at approximately \$100M on an ongoing basis. The current fee proposal will allow CIPO to reach this threshold five years after implementation (i.e. by FY 2028–29).

CIPO launched an online public consultation on March 31, 2022, for a period of 30 days. During this time, CIPO reached out to approximately 5 000 clients and stakeholders to solicit their feedback on proposed fees to be implemented in January 2024. A significant number of respondents were supportive of CIPO's overall proposal to increase fees, with many recognizing that increased fees could improve services. For those who voiced opposition, many agreed with the plan to increase fees in principle, but opposed how the fee increases would be implemented (e.g. fees should be whole dollar amounts or phased in over a period of time).

salariales. En moyenne, les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 28 % depuis 2004.

- **Volume des demandes :** Il y a eu des poussées dans certains domaines (par exemple entre l'exercice financier 2003-2004 et l'exercice financier 2021-2022, les demandes de marques de commerce ont augmenté de 101,9 %). L'adhésion à des traités multilatéraux a conduit à un afflux de demandes de propriété intellectuelle (PI), entraînant des retards.
- **Investissements en capital essentiels :** Les investissements importants dans les technologies de l'information (TI) visant à remanier les systèmes existants ne peuvent plus être retardés. L'OPIC doit adapter son infrastructure de TI aux normes actuelles afin de respecter les obligations découlant des traités et les politiques du gouvernement du Canada et de servir les clients comme ils s'attendent à être servis.

En augmentant la plupart des droits de 25 %, l'OPIC créerait la viabilité financière nécessaire pour les raisons suivantes :

- les investissements tels que les TI et les autres améliorations de la prestation de services;
- le potentiel d'un ralentissement économique;
- la variabilité habituelle des prévisions de dépenses et de recettes sur un horizon pluriannuel;
- les dépenses à long terme, notamment la responsabilité de l'OPIC à l'égard des clients qui paient leurs services à l'avance, qui sont estimés à environ 100 millions de dollars sur une base continue. La proposition actuelle de droits permettra à l'OPIC d'atteindre ce seuil cinq ans après sa mise en œuvre (c'est-à-dire, d'ici l'exercice financier 2028-2029).

L'OPIC a lancé une consultation publique en ligne le 31 mars 2022, pour une période de 30 jours. Au cours de cette période, l'OPIC a communiqué avec environ 5 000 clients et parties prenantes pour solliciter leurs commentaires au sujet d'un projet de droits devant être mis en œuvre en janvier 2024. Un nombre important de répondants étaient favorables à l'ensemble de la proposition d'augmenter les droits, et beaucoup reconnaissaient que l'augmentation des droits pourrait améliorer les services. Parmi les parties prenantes qui ont exprimé leur opposition, beaucoup étaient d'accord avec le plan d'augmentation des droits en principe, mais s'opposaient à la manière dont les augmentations de droits seraient mises en œuvre (par exemple certains voulaient que les droits soient un montant entier en dollars ou que les droits soient introduits progressivement sur une période de temps).

The total incremental revenues from increased fees paid by applicants over a 10-year period are estimated to be \$284.7M (present value, in 2022 Canadian dollars discounted at a 7% discount rate). This includes revenues collected from domestic (\$62.5M) and foreign (\$222.2M) applicants. The proposed amendments would result in a total quantified cost of \$62.5M assumed by Canadian applicants and \$1.8M assumed by CIPO as a result of the small entity definition expansion. The small entity definition expansion would also result in a \$1.8M benefit to Canadian applicants and owners. The net impact of the proposed amendments is \$222.2M.

Les recettes supplémentaires totales provenant de l'augmentation des droits payés par les demandeurs sur une période de 10 ans sont estimées à 284,7 millions de dollars (valeur actuelle, en dollars canadiens de 2022, actualisée à un taux d'actualisation de 7 %). Ce chiffre comprend les recettes perçues auprès des demandeurs nationaux (62,5 millions de dollars) et étrangers (222,2 millions de dollars). Les modifications proposées entraîneraient un coût total quantifié de 62,5 millions de dollars assumés par les demandeurs canadiens et de 1,8 million de dollars assumé par l'OPIC en raison de l'élargissement de la définition de petite entité. L'élargissement de la définition de petite entité se traduirait également par un avantage de 1,8 million de dollars pour les demandeurs et les propriétaires canadiens. Les répercussions nettes des modifications proposées sont de 222,2 millions de dollars.

Issues

CIPO is a special operating agency of Innovation, Science and Economic Development Canada. CIPO delivers intellectual property (IP) services in Canada and educates Canadians on how to use IP more effectively. CIPO's leadership and expertise in IP supports creativity, enhances innovation, and contributes to economic success.

CIPO funds its operations on a cost-recovery basis from the revenue it generates from fees paid by clients for IP services. Therefore, fees must be sufficient to recover the costs of the associated activities in order to adequately fund and support CIPO's operations.

CIPO's fees were last subject to a comprehensive review in January 2004. Based on current projections, CIPO is expected to run out of money by September 2024. Revenue will continue to be lower than expenditures and the Unused Authority would become negative by 2024–25 without a fee increase. This insolvency would force CIPO, in the absence of additional funding or revenue sources, to cut costs by approximately \$35M each year between 2024/25–2028/29. This cut in costs would lead to severely hampered ability to deliver IP services including long delays and a potentially large deterioration of the state of IP rights in Canada. Alternatively, the forecasted insolvency could require Canadian taxpayers to cover the shortfall.

In addition to the issues identified above, the current *Patent Rules* contain some parts that could be misinterpreted, which have become evident since the previous amendments *Rules Amending the Patent Rules* (SOR/2022-120) were registered on June 3, 2022. These could obscure the

Enjeux

L'OPIC est un organisme de service spécial d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. L'OPIC offre des services de propriété intellectuelle (PI) au Canada et sensibilise les Canadiens à l'utilisation efficace de la PI. Son leadership et son expertise en matière de PI appuient la créativité, favorisent l'innovation et contribuent à l'essor économique.

L'OPIC finance ses opérations selon un système de recouvrement des droits fondé sur les revenus générés par les droits que paient les clients pour les services de PI. Par conséquent, les droits doivent être suffisants pour recouvrer les coûts associés à ses activités afin de financer et de soutenir adéquatement les opérations de l'OPIC.

Les droits de l'OPIC ont fait l'objet d'une révision complète en janvier 2004. Sur la base des projections actuelles, l'OPIC devrait manquer de fonds d'ici septembre 2024. Les recettes continueront d'être inférieures aux dépenses et l'autorisation non utilisée deviendra négative d'ici 2024-2025 sans augmentation des droits. Cette insolvabilité obligerait l'OPIC, en l'absence de financement ou de sources de revenus supplémentaires, à réduire ses coûts d'environ 35 millions de dollars chaque année entre 2024-2025 et 2028-2029. Cette réduction des coûts aurait pour conséquence d'entraver gravement la capacité de fournir des services de PI, notamment par de longs retards et une détérioration potentiellement importante de l'état des droits de PI au Canada. Par ailleurs, l'insolvabilité prévue pourrait obliger les contribuables canadiens à couvrir le manque à gagner.

En plus des problèmes cernés ci-dessus, les *Règles sur les brevets* actuelles contiennent certaines parties qui pourraient être mal interprétées et qui sont devenues évidentes depuis les modifications précédentes *Règles modifiant les Règles sur les brevets* (DORS/2022-120) ont été

original policy intent as described in the associated Regulatory Impact Analysis Statement and, in other cases, cause the policy intent not to be met.

Background

CIPO does not receive an annual budget for its operations from the Government of Canada, but instead is fully funded through the revenues it generates through service fees. CIPO manages its revenues and costs within a revolving fund.

The revolving fund, established in 1994, is an ongoing funding authority for revenue re-spending that provides a financial management structure similar to that of a private business and must generate sufficient revenues to meet its expenses.

IP activity continues to grow both in Canada and internationally. In 2021–22, CIPO received over 139 000 IP applications. There were applications for 39 709 patents, 79 808 trademarks, 9 067 industrial designs and 11 163 copyrights. Over 70% of CIPO's clients are from outside of Canada, with many of these coming from the United States, Germany (and the larger European Union), and China.

CIPO operates on a multi-year business cycle and can run surpluses or deficits in any given year. From year to year, demand for services varies and fees must be structured to generate enough revenue for the organization to withstand such variances and any changes to expenses resulting from continually increasing costs. Likewise, the IP application and examination process can cross two or more fiscal years, requiring deferred revenue to be carried forward until it is earned. CIPO can retain surpluses and use them in future periods when there is a deficit. Fees should be set at a level such that, over a normal business cycle, revenue and expenditures are balanced. CIPO has used activity-based costing extensively for the past 10 years to evaluate the relationship between costs, activities, and services in order to strategically manage its business. Surpluses are authorized to be accumulated for the purpose of reinvesting in its operations and required capital investments.

CIPO fees have not been substantively increased in the past 18 years to account for inflation, growth, increased IT capacity or demand. As a result, CIPO has been in a net loss position annually (i.e. structural deficit) since FY 2017–18. Earned revenue from core activities (i.e. applications, grants and registrations) are trending down. However, maintenance fees and renewals have

enregistrées le 3 juin 2022. Celles-ci pourraient masquer l'intention initiale de la politique telle qu'elle est décrite dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation connexe et, dans d'autres cas, empêcher la réalisation de l'intention de la politique.

Contexte

L'OPIC ne reçoit pas de budget annuel pour ses opérations de la part du gouvernement du Canada, mais est entièrement financé par les revenus qu'il génère grâce aux droits de service. L'OPIC gère ses revenus et ses coûts au sein d'un fonds renouvelable.

Le fonds renouvelable, créé en 1994, est une autorisation de financement permanent pour la réaffectation des recettes. Il offre une structure de gestion financière semblable à celle d'une entreprise privée et doit générer des recettes suffisantes pour couvrir ses dépenses.

L'activité de PI continue de croître tant au Canada qu'à l'étranger. En 2021-2022, l'OPIC a reçu plus de 139 000 demandes de PI. Des demandes ont été déposées pour 39 709 brevets, 79 808 marques de commerce, 9 067 dessins industriels et 11 163 droits d'auteur. Plus de 70 % des clients de l'OPIC proviennent de l'extérieur du Canada, dont un grand nombre des États-Unis, de l'Allemagne (et de l'Union européenne élargie) et de la Chine.

L'OPIC mène ses activités selon un cycle d'affaires pluriannuel et est autorisé à enregistrer des excédents ou des déficits au cours d'une année donnée. D'une année à l'autre, la demande de services varie et les droits doivent être structurés de façon à générer suffisamment de revenus pour que l'organisation puisse faire face à ces variations en matière de demandes et à toute modification des dépenses résultant de l'augmentation continue des coûts. De même, le procédé de demande et d'examen de PI peut s'étendre sur deux exercices financiers ou plus, ce qui oblige le report des recettes différées jusqu'à leur perception. L'OPIC peut conserver les excédents et les utiliser au cours de périodes futures en situation de déficit. Les droits doivent être établis de façon à ce que les revenus et les dépenses soient équilibrés au cours d'un cycle économique habituel. L'OPIC a largement utilisé la comptabilité par activités au cours des 10 dernières années afin d'évaluer la relation entre les coûts, les activités et les services afin de gérer stratégiquement ses activités. Les excédents sont autorisés à être accumulés dans le but de les réinvestir dans ses opérations et dans les investissements en capital nécessaires.

Les droits de l'OPIC n'ont pas été substantiellement augmentés au cours des 18 dernières années afin de tenir compte de l'inflation, de la croissance, de l'augmentation de la capacité de TI ou de la demande. Par conséquent, l'OPIC est en position de perte nette chaque année (c'est-à-dire un déficit structurel) depuis l'exercice financier 2017-2018. Les recettes tirées des activités de base

been trending upward and now represent almost half of all CIPO revenue.

Since the last fee review in 2004, several factors have converged to put the organization in a critical financial position, including

- almost 30% inflation since 2004 (covering rent, access to data, professional services, etc.);
- successive increasing wage settlements (on average, labour costs have increased by 28% since 2004);
- requirements for capital investments in information technology (IT) to overhaul legacy systems;
- legislative changes and trade agreements that required significant IT investment; and
- joining treaties that have led to an influx of IP applications resulting in backlogs.

CIPO's last "profitable" fiscal year (in modified cash accounting basis) dates back to FY 2015–16, with a net contribution of \$3.5M (i.e. \$153.9M in revenue collected less \$150.4M expenditures) toward the Fund's Unused Authority.¹ The Unused Authority at the end of 2015–16 was \$176.0M. In each of the following six fiscal years, the Fund recorded annual deficits between \$6.5M and \$19.6M.² These deficits were driven primarily by an increase in operating costs (mainly comprised of salaries) and also critical capital investments that were planned years earlier which could no longer be delayed. By FY 2021–22, CIPO was collecting \$180.5M in revenue, with expenditures of \$197.6M. The Unused Authority at the end of 2021–22 was \$83.4M and it is expected to decrease to approximately \$45M by the end of 2022–23. As a result of the structural deficit situation, CIPO proceeded with an expenditure review and made temporary spending reductions, in anticipation of adjusting fees to fully recover the true cost of its activities. For example, CIPO has had to pause trademarks digitization efforts, workplace modernization and also postpone the hiring of staff in non-revenue-generating areas.

¹ CIPO's last "profitable" fiscal year on an accrual accounting basis was FY 2016–17.

² In FY 2019–20, CIPO spent \$189.1M and collected revenues of \$169.5M, for a net authority use of \$19.6M.

(c'est-à-dire les demandes, les subventions et les enregistrements) ont tendance à diminuer. Une hausse sur le plan des droits de maintien et des renouvellements a toutefois été observée et ceux-ci représentent maintenant presque la moitié des revenus de l'OPIC.

Depuis le dernier examen des droits en 2004, plusieurs facteurs ont convergé pour mettre l'organisation dans une position financière critique, notamment les suivants :

- une inflation de près de 30 % depuis 2004 (couvrant les loyers, l'accès aux données, les services professionnels, etc.);
- l'augmentation successive des ententes salariales (en moyenne, les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 28 % depuis 2004);
- les exigences en matière d'investissements dans les technologies de l'information (TI) pour réviser les anciens systèmes;
- les changements législatifs et les ententes commerciales qui ont nécessité des investissements importants en matière de TI;
- les traités d'adhésion qui ont conduit à un afflux de demandes de PI entraînant des retards.

Le dernier exercice financier « rentable » de l'OPIC (en termes de comptabilité de caisse modifiée) remonte à l'exercice financier 2015–2016, avec une contribution nette de 3,5 millions de dollars (soit 153,9 millions de dollars de recettes perçues moins 150,4 millions de dollars de dépenses) à l'autorisation non utilisée du fonds¹. L'autorisation non utilisée à la fin de 2015–2016 était de 176,0 millions de dollars. Au cours de chacun des six exercices financiers suivants, le fonds a enregistré des déficits annuels entre 6,5 millions de dollars et 19,6 millions de dollars². Ces déficits s'expliquent principalement par une augmentation des coûts d'exploitation (principalement constitués des salaires) et par des investissements essentiels en capital qui avaient été planifiés des années auparavant et qui ne pouvaient plus être retardés. Au cours de l'exercice financier 2021–2022, l'OPIC percevait 180,5 millions de dollars de recettes, pour des dépenses de 197,6 millions de dollars. L'autorisation non utilisée à la fin de 2021–2022 était de 83,4 millions de dollars et elle devrait diminuer à environ 45 millions de dollars à la fin de 2022–2023. En raison de la situation de déficit structurel, l'OPIC a procédé à un examen des dépenses et a procédé à des réductions temporaires des dépenses, en prévision de l'ajustement des droits pour recouvrer entièrement le coût réel de ses activités. Par exemple, l'OPIC a dû interrompre les efforts de numérisation des marques de commerce, la modernisation des lieux de travail et également reporter

¹ Le dernier exercice financier « rentable » de l'OPIC sur la base de la comptabilité d'exercice était l'exercice financier 2016–2017.

² Au cours de l'exercice financier 2019–2020, l'OPIC a dépensé 189,1 millions de dollars et perçu des revenus de 169,5 millions de dollars, pour une utilisation nette des autorisations de 19,6 millions de dollars.

Objective

The overarching objective of this regulatory proposal is to bring long-term financial stability to CIPO. Within this objective, CIPO intends to limit the financial burden on small enterprises and individuals, and make critical investments in IT infrastructure and workplaces to bring them to present standards.

Description

CIPO fees are spread across five sets of IP regulations made under their corresponding enabling statutes including the *Patent Act*, the *Trademarks Act*, the *Industrial Design Act*, the *Copyright Act* and the *Integrated Circuit Topography Act*. Each set of regulations contains the corresponding fees that are related to each intellectual property right in a schedule. CIPO's general approach to its fee adjustment exercise would be to keep the current fee structure and adjust most fees by 25% above the January 1, 2024, inflation adjustment to catch up with the almost 30% inflation since 2004. The proposed fee amounts would be rounded off to the nearest dollar to reduce the administrative burden. CIPO would maintain the current small entity patent fees for Canadian small enterprises (i.e. no 25% fee increase) and expand the definition of a small business under its patent line by increasing the number of employees an organization is able to have to be eligible to declare itself as a small entity from 50 to less than 100.³

For CIPO's fees that are low-materiality fees defined as per the *Low-materiality Fees Regulations* (LMFR), CIPO's approach would be to raise these fees by 25%, unless doing so would cause them to become an amount equal to or higher than \$151, and therefore make them material fees. CIPO would cap six low-materiality fees at \$150 to ensure their low-materiality status does not change once fees are rounded off to the nearest whole dollar amount.

Some adjustments that are an exception to the 25% increase are proposed in relation to the fees in the *Rules Amending the Patent Rules* that came into force on October 3, 2022. For example, excess claims fees would not have a 25% increase since these are brand new fees that have not been

³ Small entity fees may increase or decrease due to rounding the fees to the nearest dollar and the inclusion of missed inflationary adjustments

l'embauche de personnel dans les secteurs non générateurs de revenus.

Objectif

L'objectif primordial de cette proposition de réglementation est d'apporter une stabilité financière à long terme à l'OPIC. Dans le cadre de cet objectif, l'OPIC entend limiter la charge financière pesant sur les petites entreprises et les particuliers et réaliser des investissements essentiels dans l'infrastructure de TI et les lieux de travail pour les mettre aux normes actuelles.

Description

Les droits de l'OPIC sont répartis sur cinq séries de règlements en matière de PI établis en vertu des lois d'habilitation correspondantes, notamment la *Loi sur les brevets*, la *Loi sur les marques de commerce*, la *Loi sur les dessins industriels*, la *Loi sur le droit d'auteur* et la *Loi sur les topographies de circuits intégrés*. Chaque ensemble de règlements contient les droits correspondants qui sont liés à chaque droit de propriété intellectuelle dans une annexe. L'approche générale de l'OPIC concernant l'exercice d'ajustement des droits serait de conserver la structure actuelle des droits et d'ajuster la plupart des droits de 25 % au-dessus de l'ajustement à l'inflation du 1^{er} janvier 2024 afin de rattraper l'inflation évaluée à près de 30 % depuis 2004. Les montants des droits proposés seraient arrondis au dollar le plus proche afin de réduire la charge administrative. L'OPIC maintiendrait les droits de brevet actuels pour les petites entreprises canadiennes (c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas d'augmentation de 25 % des droits) et élargirait la définition d'une petite entreprise dans le cadre de sa direction générale de brevets en faisant passer de 50 ou moins de 100 le nombre d'employés qu'une organisation peut avoir pour être admissible à se déclarer comme petite entité³.

En ce qui concerne les droits de l'OPIC qui sont des droits de faible importance définis conformément au *Règlement sur les frais de faible importance* (RFFI), l'approche de l'OPIC consisterait à augmenter ces droits de 25 %, à moins que cela ne les transforme en un montant égal ou supérieur à 151 \$, ce qui en ferait des droits importants. L'OPIC plafonnerait six droits de faible importance à 150 \$ pour s'assurer que leur statut de faible importance ne change pas une fois que les droits sont arrondis au montant entier le plus proche.

Certains ajustements, qui constituent une exception à l'augmentation de 25 % des droits, sont proposés en relation avec les droits prévus dans les *Règles modifiant les Règles sur les brevets* qui sont entrées en vigueur le 3 octobre 2022. Par exemple, les droits de revendications

³ Les droits des petites entités peuvent augmenter ou diminuer en raison de l'arrondissement des droits au dollar le plus proche et de l'inclusion d'ajustements inflationnistes manqués.

subject to inflation since 2004. In comparison, the fee for a request for continued examination, which also came into force on October 3, 2022, is proposed to be adjusted to the same amount as the request for examination fee (which is subject to the 25% increase). This approach is consistent with the policy intent expressed when the request for continued examination fee was introduced.

Minor housekeeping amendments would be made to the *Patent Rules* regarding late fees under the *Patent Cooperation Treaty*, to move the geographical indications fee to the *Trademarks Regulation*, and to correct the *Industrial Design Regulations* to indicate “Filing Examination of an application” instead of “Examination of an application.” Several other amendments of a technical nature are proposed to the *Patent Rules* to bring clarity to applicants and to ensure the original policy intent is met. The proposed amendments would clarify the application of the *Patent Rules* introduced on October 3, 2022, to patent applications for which the filing date is on or after October 1, 1996, but before October 30, 2019.

Regulatory development

Consultation

Preliminary consultation

Preliminary consultations took place on August 3 and 4, 2021. Separate meetings were held with each of the three key stakeholders — the Intellectual Property Institute of Canada (IPIC), the International Federation of Intellectual Property Attorneys (FICPI), and the Canadian Bar Association (CBA). This consultation was a high-level, fact-based presentation to explain CIPO’s current context, including the increased demand in IP rights, the operational, policy and financial pressures, the international context, and the value proposition for increased fees for improving service delivery in the coming years.

- **IPIC:** IPIC offered comments regarding the backlog of trademarks and the productivity issues of the Trademark and Industrial Designs Branch, citing that many clients have complained about the backlog in processing trademark applications. They recognize that a fee increase would help address service delivery challenges. They also asked why fees had not been increased since 2004, noting that smaller regular increases are easier for businesses to absorb than large-scale fee revisions. They recognized that the *Service Fees Act* addresses this concern as future fee adjustments would

excédentaires n’auraient pas une augmentation de 25 % puisqu’il s’agit de droits tout nouveaux qui n’ont pas été soumis à l’inflation depuis 2004. En comparaison, il est proposé d’ajuster les droits pour une demande de poursuite de l’examen, qui est également entrée en vigueur le 3 octobre 2022, au même montant que les droits pour une demande d’examen (qui est soumise à l’augmentation de 25 %). Cette approche est conforme à l’intention politique exprimée lors de l’introduction des droits de demande d’examen continu.

Des modifications mineures d’ordre administratif seront apportées aux *Règles sur les brevets* concernant les droits de retard en vertu du *Traité de coopération en matière de brevets*, pour déplacer les droits sur les indications géographiques vers le *Règlement sur les marques de commerce*, et pour corriger le *Règlement sur les dessins et modèles industriels* pour indiquer « Dépôt d’une demande d’examen » au lieu de « Examen d’une demande ». Plusieurs autres modifications de nature technique sont proposées aux *Règles sur les brevets* afin d’apporter des éclaircissements aux demandeurs et de veiller à ce que l’intention politique initiale soit respectée. Les modifications proposées clarifieraient l’application des *Règles sur les brevets* introduites le 3 octobre 2022 aux demandes de brevet dont la date de dépôt est le 1^{er} octobre 1996 ou après cette date, mais avant le 30 octobre 2019.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Consultation préliminaire

Des consultations préliminaires ont eu lieu les 3 et 4 août 2021. Des réunions distinctes ont eu lieu avec chacune des trois principales parties prenantes – l’Institut de la propriété intellectuelle du Canada (IPIC), la Fédération internationale des conseils en propriété intellectuelle (FICPI) et l’Association du Barreau canadien (ABC). Cette consultation a consisté en une présentation de haut niveau, fondée sur des faits, visant à expliquer le contexte actuel de l’OPIIC, notamment la demande accrue en matière de droits de PI, les pressions opérationnelles, politiques et financières, le contexte international et la proposition d’augmentation des droits pour améliorer la prestation de services dans les années à venir.

- **IPIC :** L’IPIC a formulé des commentaires concernant l’arriéré des marques de commerce et les problèmes de productivité de la Direction des marques de commerce et des dessins industriels, citant que de nombreux clients se sont plaints de l’arriéré dans le traitement des demandes d’enregistrement de marques de commerce. Il reconnaît qu’une augmentation des frais aiderait à résoudre les problèmes de prestation de services. Il a également demandé pourquoi les droits n’avaient pas été augmentés depuis 2004, notant que des augmentations systématiques plus faibles sont plus faciles à

occur on a regular basis moving forward. They signalled that they are open to special considerations for fees targeting small businesses. Perhaps the most telling signal from IPIC is that they understood that a fee review is necessary to improve service delivery and they supported CIPO's intention to proceed.

- **FICPI:** FICPI stated that they strongly support any initiative addressing CIPO's financial pressures, and strongly support a fee increase.
- **CBA:** The CBA acknowledged that CIPO's fees have not changed in a long time and that this exercise is likely in order. They also noted that it is worthwhile to go through this exercise at this time, given that systems have changed so much since 2004 when CIPO's fees were last increased. However, they suggested that CIPO should approach this initiative in the spirit of making the process less onerous for clients, by streamlining services and by increasing access to the system.

Public consultation

CIPO launched an online consultation on March 31, 2022, and received a total of 134 survey responses and four written submissions when the consultation closed on April 29, 2022. This consultation allowed CIPO to gauge reactions from a range of stakeholders on CIPO's general approach to increasing fees. The survey was designed to collect feedback on the following topics: overall reasonableness of proposed changes; impacts of proposed changes; and clarity of messaging for proposed fee changes.

Overall, the survey revealed that clients and stakeholders were split on the question of whether the proposed 25% increase to fees was reasonable. Slightly under half (48.5%) recognized that it is reasonable for CIPO to increase fees to account for inflation and to align with the modern costs of delivering services. In the comments, some noted that even with the increase, CIPO fees would seem reasonable by international comparison, whereas others were accepting of the increased fees if it helped with the client service experience and introducing new IT systems to improve filing and online access to files.

Key stakeholders support CIPO's plan to adjust fees as increased revenues will allow CIPO to move towards

absorber pour les entreprises que des révisions de droits à grande échelle. Il a reconnu que la *Loi sur les frais de service* répond à cette préoccupation puisque les ajustements futurs des droits se feront systématiquement à l'avenir. Il a signalé être ouvert à des considérations particulières pour les droits ciblant les petites entreprises. Le signal le plus révélateur de l'IPIC est peut-être qu'il a compris qu'une révision des droits est nécessaire pour améliorer la prestation de services et qu'il a soutenu l'intention de l'OPIC de procéder.

- **FICPI :** La FICPI a indiqué qu'elle soutient fortement toute initiative visant à résoudre les pressions financières de l'OPIC, et soutient fortement une augmentation des droits.
- **ABC :** L'ABC a reconnu que les droits de l'OPIC n'ont pas changé depuis longtemps et que cet exercice est probablement nécessaire. Elle a également fait remarquer qu'il vaut la peine de se livrer à cet exercice à l'heure actuelle, étant donné que les systèmes ont beaucoup changé depuis 2004, date de la dernière augmentation des droits de l'OPIC. Cependant, elle a suggéré que l'OPIC aborde cette initiative dans l'esprit de rendre le procédé moins onéreux pour les clients, en rationalisant les services et en augmentant l'accès au système.

Consultation publique

L'OPIC a lancé une consultation en ligne le 31 mars 2022 et a reçu un total de 134 réponses au sondage et quatre soumissions écrites lorsque la consultation a pris fin le 29 avril 2022. Cette consultation a permis à l'OPIC d'évaluer les réactions d'une série de parties prenantes au sujet de l'approche générale de l'OPIC concernant l'augmentation des droits. Le sondage a été conçu afin de recueillir des commentaires concernant les sujets suivants : le caractère dans l'ensemble raisonnable des changements proposés; les répercussions des changements proposés; la clarté des messages relatifs aux changements de droits proposés.

Dans l'ensemble, le sondage a révélé que les clients et les parties prenantes étaient divisés sur la question de savoir si l'augmentation proposée de 25 % des droits était raisonnable. Un peu moins de la moitié (48,5 %) des répondants ont reconnu qu'il est raisonnable pour l'OPIC d'augmenter les droits pour tenir compte de l'inflation et de s'harmoniser avec les coûts modernes de la prestation des services. Dans les commentaires, certains ont fait remarquer que, même avec l'augmentation, les droits de l'OPIC sembleraient raisonnables en les comparant à l'échelle internationale, tandis que d'autres acceptaient l'augmentation des droits si elle permettait d'améliorer le service à la clientèle, et en introduisant de nouveaux systèmes de TI pour améliorer le dépôt et l'accès en ligne aux dossiers.

Les principales parties prenantes appuient le plan de l'OPIC visant à rajuster les frais, car l'augmentation des

improved service delivery. They proposed that CIPO consider reducing fees for small businesses for trademarks and industrial designs, and indicated that CIPO would benefit from reviewing its fee structure more closely in the future in order to identify and implement new policy initiatives that would be beneficial to the Canadian IP system.

From CIPO's consultations thus far, it is clear that most clients and stakeholders would like to see service improvements but are cognizant that fees must be increased in order to deliver high quality and timely IP services to customers. Interested clients and stakeholders can access CIPO's published *What We Heard report* that summarizes comments received, including findings, conclusions and next steps.

Addressing stakeholder feedback

Comments related to rounding of fees: There was criticism around "how" fees were being raised as IP agents would prefer a simplified fee structure whereby the fee amounts with decimals are rounded off to a whole dollar amount in order to decrease administrative burden.

Response: CIPO would round the fees to the nearest whole dollar amount at implementation to reduce the administrative burden of the fee increase. Moving forward, CIPO would explore options to maintain full-dollar amounts after annual inflation adjustments.

Comments related to the phasing in of fees: While stakeholders understood the rationale behind the proposed increase in fees, some stated that they would like to see prices increase over a number of years rather than all at once. A "phased-in approach" of increasing fees was also raised by the CBA, IPIC and FICPI.

Response: CIPO assessed the feasibility of phasing in fees over multiple years by looking at two alternatives. The first alternative is two consecutive increases of 15%. The second alternative is a 15% increase followed by two consecutive increases of 10%. CIPO determined that the best course of action for all CIPO clients, current and future, would be to proceed with the proposed one-time 25% increase. A detailed explanation of CIPO's rationale can be found in the ensuing "Instrument choice" section.

revenus permettra à l'OPIC d'améliorer la prestation des services. Elles ont proposé que l'OPIC envisage de réduire les droits pour les petites entreprises en ce qui concerne les marques de commerce et les dessins industriels et ont indiqué que l'OPIC aurait avantage à examiner de plus près sa structure de droits à l'avenir afin de déterminer et de mettre en œuvre de nouvelles initiatives stratégiques qui seraient bénéfiques pour le système canadien de PI.

D'après les consultations menées par l'OPIC jusqu'à présent, il est clair que la plupart des clients et des parties prenantes souhaitent une amélioration des services, mais sont conscients que les droits doivent être augmentés afin de fournir des services de PI de haute qualité et en temps opportun aux clients. Les clients et les parties prenantes intéressés peuvent accéder au rapport publié par l'OPIC, *Ce que nous avons entendu*, qui résume les commentaires reçus, y compris les résultats, les conclusions et les prochaines étapes.

Répondre aux commentaires des parties prenantes

Commentaires relatifs à l'arrondissement du montant des droits : Des critiques ont été formulées sur la « manière » dont les droits ont été augmentés, car les agents de PI préféreraient une structure de droits simplifiée dans laquelle les montants des droits comportant des décimales seraient arrondis à un dollar entier afin de réduire la charge administrative.

Réponse : L'OPIC arrondirait les droits au dollar entier le plus proche lors de la mise en œuvre afin de réduire la charge administrative de l'augmentation des droits. À l'avenir, l'OPIC étudierait les options permettant de maintenir les montants en dollars arrondis après les ajustements annuels liés à l'inflation.

Commentaires relatifs à l'introduction progressive des droits : Bien que les parties prenantes comprennent le raisonnement qui sous-tend l'augmentation proposée des droits, certaines ont indiqué qu'elles aimeraient voir les prix augmenter sur un certain nombre d'années plutôt que d'un seul coup. Une « approche progressive » de l'augmentation des droits a également été évoquée par l'ABC, l'IPIC et la FICPI.

Réponse : L'OPIC a évalué la faisabilité d'une introduction progressive des droits sur plusieurs années en examinant deux possibilités. La première solution consiste en deux augmentations consécutives de 15 %. La deuxième solution consiste en une augmentation de 15 % suivie de deux augmentations consécutives de 10 %. L'OPIC a déterminé que le meilleur plan d'action pour tous les clients de l'OPIC, actuels et futurs, serait de procéder à l'augmentation ponctuelle proposée de 25 %. Une explication détaillée du raisonnement de l'OPIC se trouve dans la section « Choix de l'instrument ».

Comments related to service standards and delays: CIPO's key stakeholders were generally supportive of the draft fee proposal and understood that the 25% fee adjustment is to catch up with inflation. Clients and stakeholders are expecting to see tangible service improvements arising at CIPO as a result of the increase in fees.

Response: The increased revenue from the proposed amendments would create financial stability and flexibility for CIPO over the long term. As a result, CIPO would have the ability to address the critical capacity and technological investments needed to provide improved service to CIPO's domestic and international clients.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The initial assessment examined the geographical scope and subject matter of the initiative in relation to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty impacts.

Instrument choice

Almost all of CIPO's fees are fixed by regulations with the exception of one geographical indication fee that is fixed under subsection 18(1) of the *Department of Industry Act* for "the processing of requests for protection of geographical indications by the Canadian Intellectual Property Office." As a result, 142 out of 143 IP-related fees are found in the *Patent Rules*, the *Trademarks Regulations*, the *Industrial Design Regulations*, the *Copyright Regulations*, and the *Integrated Circuit Topography Regulations*. Therefore, to change any of these fees (with the exception of annual adjustments as per the *Service Fees Act*), it must be done through regulatory amendments.

In addition to the proposed one-time 25% increase, two other one-time increase options (i.e. 20% and 30%) were considered during the development of the fee proposal. CIPO ultimately consulted on the 25% increase. Stakeholders indicated that the proposed one-time 25% fee increase could be difficult for clients to absorb at once. There were some that suggested the fee increase be phased in over a time period. Two phase-in options were considered that would maintain CIPO's long-term financial viability: a two-year phase-in period (consecutive 15% increases), and a three-year phase-in (a 15% increase followed by two 10% increases).

Commentaires relatifs aux normes de service et aux retards : Les principales parties prenantes de l'OPIC étaient généralement favorables au projet de proposition de droits et ont compris que l'ajustement de 25 % des droits vise à rattraper l'inflation. Les clients et les parties prenantes s'attendent à voir des améliorations tangibles des services à l'OPIC à la suite de l'augmentation des frais.

Réponse : L'augmentation des revenus provenant des modifications proposées créerait une stabilité et une flexibilité financières pour l'OPIC à long terme. Par conséquent, l'OPIC serait en mesure d'aborder la capacité critique et les investissements technologiques nécessaires pour fournir un service amélioré aux clients nationaux et internationaux de l'OPIC.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

L'évaluation initiale a examiné l'étendue géographique et l'objet de l'initiative par rapport aux traités modernes en vigueur et n'a relevé aucune incidence éventuelle sur les traités modernes.

Choix de l'instrument

Presque tous les droits de l'OPIC sont fixés par des règlements à l'exception d'un droit d'indication géographique qui est fixé en vertu du paragraphe 18(1) de la *Loi sur le ministère de l'Industrie* pour « le traitement des demandes de protection d'indications géographiques par l'Office de la propriété intellectuelle du Canada ». Ainsi, 142 des 143 droits liés à la PI se trouvent dans les *Règles sur les brevets*, dans le *Règlement sur les marques de commerce*, dans le *Règlement sur les dessins et modèles industriels*, dans le *Règlement sur le droit d'auteur* et dans le *Règlement sur les topographies de circuits intégrés*. Par conséquent, pour modifier l'un de ces droits (à l'exception des ajustements annuels conformément à la *Loi sur les frais de service*), il faut procéder au moyen de modifications réglementaires.

Outre l'augmentation ponctuelle proposée de 25 %, deux autres options d'augmentation ponctuelle (c'est-à-dire 20 % et 30 %) ont été envisagées lors de l'élaboration de la proposition d'augmentation des droits. L'OPIC a finalement été consultée au sujet de l'augmentation de 25 %. Les parties prenantes ont indiqué que l'augmentation unique proposée de 25 % des droits pourrait être difficile à absorber en une seule fois par les clients. Certaines ont suggéré que l'augmentation des droits soit échelonnée sur une plus longue période. Deux options d'introduction progressive ont été envisagées pour maintenir la viabilité financière à long terme de l'OPIC : une période d'introduction progressive de deux ans (augmentations consécutives de 15 %) et une introduction progressive de trois ans (une augmentation de 15 % suivie de deux augmentations de 10 %).

Baseline scenario

In the absence of the proposed fee increases, CIPO's current structural deficit would result in insolvency in FY 2024–25. This insolvency would force CIPO, in the absence of additional funding or revenue sources, to cut costs by approximately 17% over 2024–25 to 2028–29. The effects of 17% in cost reduction would lead to severely hampered ability to deliver services including long delays and a potentially large deterioration of the state of IP rights in Canada. Alternatively, the forecasted insolvency could require Canadian taxpayers to cover the shortfall.

One-time 20% fee increase

Applying a one-time 20% fee increase would generate very limited short to medium term financial flexibility and put CIPO at risk of having to undertake another fee review within a few years, if unforeseen events were to negatively affect the finances of the organization. For example, an economic downturn could translate into lower demand and reduced revenues. Or, staff turnover could lead to a temporary decline in productivity, requiring additional resource levels and triggering increased costs for staffing and training.

One-time 30% fee increase

Applying a one-time 30% fee increase would allow CIPO to reach the optimal level of unused authority of \$100M within approximately three years after implementation. By then, however, there is a risk that CIPO could be perceived as overcharging its clients and may need to readjust its fees down.

Phased-in fee increases

In response to stakeholder feedback, CIPO assessed two options with respect to phasing in a fee increase: (1) a consecutive 15% increase over two years, and (2) a three-year phase in with the first year seeing a 15% increase followed by two years with 10% increase each year. Both phase-in options maintain CIPO's long-term viability.

CIPO is proposing to move forward with a one-time fee increase, as CIPO's fees are already structured in a way that distributes IP costs over time (e.g. IP maintenance, IP renewal). IP applicants and owners do not pay the total

Scénario de base

En l'absence des augmentations de droits proposées, le déficit structurel actuel de l'OPIC entraînerait son insolvabilité au cours de l'exercice financier 2024-2025. Cette insolvabilité obligerait l'OPIC, en l'absence de financement ou de sources de revenus supplémentaires, à réduire ses coûts d'environ 17 % sur la période 2024-2025 à 2028-2029. Les effets d'une réduction des coûts de 17 % entraîneraient une grave entrave à la capacité de fournir des services, notamment des retards importants et une détérioration potentiellement importante de l'état des droits de PI au Canada. Par ailleurs, l'insolvabilité prévue pourrait obliger les contribuables canadiens à couvrir le manque à gagner.

Augmentation unique de 20 % des droits

L'application d'une augmentation unique de 20 % des droits générerait une souplesse financière très limitée à court et à moyen terme et exposerait l'OPIC au risque de devoir entreprendre une autre révision des droits dans quelques années, si des événements imprévus devaient avoir des répercussions négatives sur les finances de l'organisation. Par exemple, un ralentissement économique pourrait se traduire par une baisse de la demande et des revenus. Ou encore, le roulement de personnel pourrait entraîner une baisse temporaire de la productivité, ce qui nécessiterait des niveaux de ressources supplémentaires et entraînerait une augmentation des coûts de dotation en personnel et de formation.

Augmentation unique de 30 % des droits

L'application d'une augmentation unique de 30 % des droits permettrait à l'OPIC d'atteindre le niveau optimal d'autorisation non utilisée de 100 millions de dollars dans un délai d'environ trois ans après la mise en œuvre. D'ici là, cependant, l'OPIC risque d'être perçu comme surfacturant les services à ses clients et de devoir revoir ses honoraires à la baisse.

Mise en place progressive de l'augmentation des droits

En réponse aux commentaires des parties prenantes, l'OPIC a évalué deux options concernant la mise en place progressive d'une augmentation des droits : (1) une augmentation consécutive de 15 % sur deux ans, et (2) une mise en place progressive sur trois ans, soit une augmentation de 15 % la première année suivie de deux augmentations annuelles de 10 %. Les deux options de mise en place progressive maintiennent la viabilité à long terme de l'OPIC.

L'OPIC propose d'aller de l'avant avec une augmentation unique des droits, car les droits de l'OPIC sont déjà structurés de manière à répartir les coûts de la PI au fil du temps (par exemple maintien en état de la PI,

cost of their IP all at once, but rather over a period of years. The following process map provides an example of how fees are spread out over the life of a patent: [IP road-map on patent grants](#).

CIPO's revolving fund has operated at a deficit since FY 2017–18, and approximately seven years will have elapsed by the time any increased fees are implemented. During this period, current IP owners and applicants are having their fees subsidized by future ones because their services are being provided by CIPO below cost. Phasing in the fee increase will further extend this period of subsidization and result in CIPO accumulating a larger deficit for FY 2024–25, which is expected to reduce CIPO's unused authority to \$5M. This increases the risk substantially of needing to delay critical capital IT investments and planned staffing. Operationally, this could lead to diminished service standards and increased backlogs which could, in turn, negatively affect the overall IP ecosystem in Canada. Delayed capital IT investment could also result in increased costs in future years.

Proposed one-time 25% fee increase

The recommended across-the-board fee increase of 25% would

- Allow CIPO to resolve its structural deficit, catching up on historical inflation of around 30% since the last fee adjustment in 2004;
- Ensure that the revolving fund remains self-sufficient over its business cycle, with surpluses averaging around 7% annually during the first five years; and
- Create financial flexibility required for
 - Capital investments such as IT and other service delivery improvements,
 - The potential of an economic downturn,
 - The normal variability of expenditure and revenue forecasts over a multi-year horizon, and
 - Create a financial buffer to help manage spending over the long-term. Specifically, cover CIPO's liability to clients who pay for services in advance, which is estimated at approximately \$100M on an ongoing basis by 2028–2029.

renouvellement de la PI). Les demandeurs et les titulaires de PI ne paient pas le coût total de leur PI en une seule fois, mais plutôt sur plusieurs années. Pour voir un exemple de la répartition des droits sur la durée de vie d'un brevet, veuillez consulter la [feuille de route de la PI sur les brevets](#).

Le fonds renouvelable de l'OPIC fonctionne en déficit depuis l'exercice financier 2017-2018, et environ sept ans se seront écoulés au moment où toute augmentation des droits sera mise en œuvre. Pendant cette période, les titulaires et les demandeurs actuels de droits de PI voient leurs droits subventionnés par les futurs titulaires et demandeurs, car leurs services sont fournis par l'OPIC à un prix inférieur au coût. La mise en place progressive de l'augmentation des droits prolongera encore davantage cette période de subvention et fera en sorte que l'OPIC accumulera un déficit plus important pour l'exercice financier 2024-2025, ce qui devrait réduire l'autorisation non utilisée de l'OPIC à 5 millions de dollars. Cela augmente considérablement le risque de devoir retarder les investissements en matière de TI essentielles et la dotation en personnel prévue. Sur le plan opérationnel, cela pourrait entraîner une diminution des normes de service et une augmentation des arriérés, ce qui pourrait, à son tour, avoir des répercussions négatives sur l'ensemble de l'écosystème de la PI au Canada. Le retard dans les investissements en matière de TI pourrait également entraîner une augmentation des coûts dans les années à venir.

Proposition d'une augmentation des droits unique de 25 %

L'augmentation générale des droits recommandée de 25 % aurait les effets suivants :

- Permettre à l'OPIC de résoudre son déficit structurel, en rattrapant l'inflation historique d'environ 30 % depuis le dernier ajustement des droits en 2004;
- Veiller à ce que le fonds renouvelable reste autosuffisant tout au long de son cycle de vie, avec des excédents d'environ 7 % par année en moyenne au cours des cinq premières années;
- Créer la souplesse financière nécessaire pour ce qui suit :
 - Les investissements en capital comme ceux en matière de TI et d'autres améliorations de la prestation de services,
 - Le potentiel d'un ralentissement économique,
 - La variabilité habituelle des prévisions de dépenses et de recettes sur un horizon pluriannuel,
 - Créer un tampon financier pour aider à gérer les dépenses à long terme. Plus précisément, couvrir la responsabilité de l'OPIC à l'égard des clients qui paient leurs services à l'avance, qui est estimée à environ 100 millions de dollars sur une base continue d'ici 2028-2029.

In summary, the proposed fee increase of 25% addresses the estimated 17% shortfall and creates a sufficient cash reserve, funds critical investments, accounts for risks associated with potential economic downturn and long-term estimates.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The proposed amendments would increase most fees by 25% with the exception for small entity fees, some low materiality fees, and some fees included in the proposed *Rules Amending the Patent Rules* registered on June 3, 2022. The amendments would also expand the definition of “small entity” under the patent IP business line from 50 employees or less to fewer than 100 employees. The percentage of small entity declaration is assumed to be 10%. The volumes for each fee were modelled individually using historical information and the baseline and regulatory scenarios use the same volumes for each fee.

A cost-benefit analysis was conducted to determine the impact of the proposed amendments on stakeholders. The proposed amendments were assessed qualitatively and quantitatively. They are intended to bring long-term financial stability to CIPO while limiting the impact on small businesses, and to make critical investments. The amendments would result in identifiable costs and benefits to Canadians, to CIPO, and to CIPO’s clients. The proposed amendment to expand the definition of “small entity” and not increase small entity fees would limit the scope and scale of negative impacts on small businesses while still providing benefits.

The net present value of the quantified impacts over a 10-year period would be \$222.2M, with a total benefit of \$286.5M and a total cost of \$64.2M. Present values are discounted to 2022 using a rate of 7% and presented in 2022 Canadian dollars. The large net present value is primarily due to the exclusion of costs to foreign clients from the calculation.

A copy of the full cost-benefit analysis report is available by contacting CIPOFeeReview-RevisiondesfraisOPIC@ised-isde.gc.ca.

Key assumptions

It is assumed that the demand for IP protection is inelastic at the proposed prices and hence, there would be an

En résumé, l’augmentation proposée de 25 % des droits permet de combler le manque à gagner estimé à 17 % et de créer une réserve de liquidités suffisante, de financer les investissements essentiels, de tenir compte des risques relatifs à un éventuel ralentissement économique et des estimations à long terme.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Les modifications proposées augmenteraient la plupart des droits de 25 %, à l’exception des droits pour les petites entités, de certains droits de faible importance et de certains droits inclus dans la proposition *Règles modifiant les Règles sur les brevets* enregistrée le 3 juin 2022. Les modifications élargiraient également la définition de « petite entité » dans le cadre du secteur d’activité de la PI des brevets d’au plus 50 employés à moins de 100 employés. Le pourcentage de déclaration des petites entités est censé être de 10 %. Les volumes de chaque droit ont été modélisés individuellement en utilisant des informations historiques et les scénarios de base et réglementaires utilisent les mêmes volumes pour chaque droit.

Une analyse coûts-avantages a été réalisée pour déterminer les répercussions de ces modifications proposées sur les parties prenantes. Les modifications proposées ont été évaluées de manière qualitative et quantitative. Elles visent à apporter une stabilité financière à long terme à l’OPIC tout en limitant les répercussions sur les petites entreprises et à réaliser des investissements essentiels. Les modifications entraîneraient des coûts et des avantages tangibles pour les Canadiens, l’OPIC et les clients de l’OPIC. Les modifications proposées, qui consistent à élargir la définition de « petite entité » et à ne pas augmenter les droits de ces dernières, limiteraient la portée et l’ampleur des répercussions négatives sur les petites entreprises tout en offrant des avantages.

La valeur actuelle nette des répercussions quantifiées sur une période de 10 ans serait de 222,2 millions de dollars, avec un bénéfice total de 286,5 millions de dollars et un coût total de 64,2 millions de dollars. Les valeurs actuelles sont actualisées jusqu’en 2022 à un taux de 7 % et présentées en dollars canadiens de 2022. L’importante valeur actuelle nette est principalement due à l’exclusion du calcul des coûts pour les clients étrangers.

Pour recevoir une copie du rapport complet de l’analyse coûts-avantages, envoyez un courriel à CIPOFeeReview-RevisiondesfraisOPIC@ised-isde.gc.ca.

Principales hypothèses

On suppose que la demande de protection de la PI est inélastique aux prix proposés et qu’il y aurait donc une

insignificant reduction in quantity, in response to the price increase. This assumption is derived from the following:

- The incremental increases in cost are relatively small compared to the overall investment;
- There are limited alternatives to the services provided by CIPO; and
- That CIPO did not experience a drop in demand following the previous fee adjustment in 2004 (which was a larger percentage increase).

The incremental increase in costs is marginal, when considering that CIPO fees represent only a fraction of the total cost for IP applicants given that the majority of them incur costs to retain the services of agent firms throughout the process. The patent business line produces the vast majority of CIPO's revenue and the average total patent fees would increase by less than \$1,000 while small entity patent fees would see an approximate \$20 increase. A full-term patent would see an incremental increase of about \$1,650, and a patent abandoned at its second anniversary would see less than a \$400 incremental increase. Trademark fees would increase by less than \$300 and industrial design fees by about \$200. The increased fees would also be spread out over the lifetime of the IP product with fees being paid at various key stages. For example, the majority of patent revenue is generated through maintenance fees which are paid annually over 19 years.

Furthermore, while an annualized amount of \$40.5M (see table below on monetized benefits) might appear to be a substantial cost, it is insignificant across the entire development costs of IP products. For example, during 2020, there was \$67.7B in IP product investment in Canada.⁴ Patented drug sales in Canada reached \$17.5B in 2020 with patentees reporting \$822.9M in total research and development expenditures.⁵ In the United States, the largest foreign applicant group for CIPO, there was over US\$1 trillion in private fixed investment in IP products in 2020. Across a variety of metrics, CIPO's fee increase would be inconsequential against the total lifetime costs of IP development, and the services provided by CIPO support billions of dollars in revenue.

réduction insignifiante de la quantité en réponse à l'augmentation des prix. Cette hypothèse est dérivée de ce qui suit :

- Les augmentations progressives des coûts sont relativement faibles par rapport à l'investissement global;
- Il existe des options de rechange limitées aux services fournis par l'OPIC;
- Le fait que l'OPIC n'a pas connu de baisse de la demande à la suite de l'ajustement précédent des droits de 2004 (qui était une augmentation plus importante sur le plan du pourcentage).

L'augmentation supplémentaire des coûts est marginale, compte tenu du fait que les droits de l'OPIC ne représentent qu'une fraction du coût total pour les demandeurs de PI, étant donné que la majorité d'entre eux engagent des coûts pour retenir les services de cabinets d'agents tout au long du processus. Le secteur d'activité des brevets produit la grande majorité des revenus de l'OPIC et le total moyen des droits de brevet augmenterait de moins de 1 000 \$, tandis que les droits de brevet des petites entités connaîtraient une augmentation d'environ 20 \$. Un brevet arrivé à échéance verrait une augmentation différentielle d'environ 1 650 \$, et un brevet abandonné à son deuxième anniversaire verrait une augmentation différentielle de moins de 400 \$. Les droits sur les marques de commerce augmenteraient de moins de 300 \$ et ceux sur les dessins industriels d'environ 200 \$. L'augmentation des droits serait également répartie sur la durée de vie du produit de PI, les droits étant payés à différentes étapes clés. Par exemple, la majorité des revenus tirés des brevets sont générés par les droits de maintien en état qui sont payés annuellement sur 19 ans.

En outre, si un montant annualisé de 40,5 millions de dollars (voir le tableau ci-dessous concernant les avantages monétisés) peut sembler être un coût substantiel, il est négligeable par rapport à l'ensemble des coûts de développement de produits de PI. Par exemple, en 2020, le Canada a investi 67,7 milliards de dollars dans des produits de PI⁴. Les ventes de médicaments brevetés au Canada ont atteint 17,5 milliards de dollars en 2020 et les titulaires de brevets ont indiqué des dépenses totales de recherche et développement de 822,9 millions de dollars⁵. Aux États-Unis, le plus grand groupe de demandeurs étrangers pour l'OPIC, il y avait plus de 1 000 milliards de dollars américains en investissements fixes privés dans les produits de PI en 2020. Dans une variété de paramètres, l'augmentation des droits de l'OPIC serait sans conséquence par rapport aux coûts totaux du développement de la PI pendant toute la durée de vie de celle-ci, et les services fournis par l'OPIC soutiennent des milliards de dollars de revenus.

⁴ Statistics Canada, [Table 36-10-0097-01 Flows and stocks of fixed non-residential capital, by sector of industry and type of asset, Canada \(x 1,000,000\)](#)

⁵ [Annual Report 2020 – Canada.ca](#)

⁴ Statistique Canada, [Tableau 36-10-0097-01 Flux et stocks de capital fixe non résidentiel, selon le secteur de l'industrie et le type d'actif, Canada \(x 1 000 000\)](#)

⁵ [Rapport annuel 2020 – Canada.ca](#)

There are limited alternatives to the services provided by CIPO, in particular for patents and industrial designs, and no perfect substitutes which would further limit the demand response. If stakeholders are seeking IP protection in Canada, CIPO is the only vehicle that is available.

This assumption is also supported by the fact that there was no substantial reduction in the quantity of IP applications following a similar fee adjustment in 2004 by CIPO. CIPO's fee adjustment in 2004 was non-uniform across the 100 or so fees affected but saw a weighted average increase of 34% across 9 key fees (i.e. application fees for patents, trademarks and industrial designs, request for examination fees for patents, maintenance fees for patents, maintenance fees for industrial design, renewal fees for trademarks, grant fees for patents, and registration fees for trademarks).⁶

Both the baseline and regulatory scenarios assume patent applications are 88.3% foreign and 11.7% domestic, with the same distribution for small entities and non-small entities. Copyright filings are assumed to be 90.7% domestic and 9.3% foreign. Industrial design filings are assumed to be 12.7% domestic and 87.3% foreign. Trademark filings are assumed to be 43.1% domestic and 56.9% foreign.

Methodology

Following the Treasury Board of Canada Secretariat's [Cost-Benefit Analysis Guide](#),⁷ costs and benefits attributed to Canadians are forecast over a 10-year period from FY 2024–25 to FY 2033–34.

The volumes for each fee were modelled individually using historical information. The quantity reduction due to the fee increase is expected to be too small; therefore, the same volumes for each fee were used for both the baseline and regulatory scenario. Forecasted volume increases across key fees between FY 2024–25 and FY 2033–34 are as follows: patent applications (4.4%), trademark applications (27.2%), industrial design applications (35.4%), copyright applications (0%), patent request for examination (2.1%), patent maintenance fees (–6.8%), industrial design maintenance fees (56.9%), and trademark renewals (227%). These volumes were multiplied by the incremental fees to

Il existe des options de rechange limitées aux services fournis par l'OPIC, en particulier pour les brevets et les dessins industriels, et il n'existe pas de substituts parfaits qui limiteraient davantage la réponse à la demande. Si les parties prenantes recherchent une protection de la PI au Canada, l'OPIC est le seul véhicule disponible.

Cette hypothèse est également étayée par le fait qu'il n'y a pas eu de réduction substantielle de la quantité de demandes de PI à la suite d'un ajustement semblable des droits en 2004 par l'OPIC. L'ajustement des droits de l'OPIC en 2004 n'a pas été uniforme pour la centaine de droits concernés, mais a connu une augmentation moyenne pondérée de 34 % pour neuf droits clés (c'est-à-dire les droits de demande de brevets, de marques de commerce et de dessins industriels, les droits de requête d'examen pour les brevets, les droits de maintien en état pour les brevets, les droits de maintien en état pour les dessins industriels, les droits de renouvellement pour les marques de commerce, les droits de délivrance pour les brevets et les droits d'enregistrement pour les marques de commerce)⁶.

Le scénario de base et le scénario réglementaire supposent que les demandes de brevet proviennent à 88,3 % de demandeurs étrangers et à 11,7 % de demandeurs nationaux, avec la même répartition pour les petites entités et les autres. On suppose que les dépôts de droits d'auteur sont à 90,7 % nationaux et à 9,3 % étrangers. On suppose que les dépôts de dessins et modèles industriels sont constitués de 12,7 % de produits nationaux et de 87,3 % de produits étrangers. On suppose que les dépôts de marques de commerce sont à 43,1 % nationaux et à 56,9 % étrangers.

Méthodologie

Selon le [Guide d'analyse coûts-avantages pour les projets de réglementation](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada⁷, les coûts et les avantages attribués aux Canadiens sont prévus sur une période de 10 ans allant de l'exercice financier 2024-2025 à l'exercice financier 2033-2034.

Les volumes pour chaque droit ont été modélisés individuellement en utilisant des informations historiques. La réduction de la quantité due à l'augmentation du droit devrait être trop faible; par conséquent, les mêmes volumes pour chaque droit ont été utilisés pour le scénario de base et le scénario réglementaire. Les augmentations de volume prévues pour les principaux droits entre les exercices financiers 2024-2025 et 2033-2034 sont les suivantes : demandes de brevets (4,4 %), demandes de marques de commerce (27,2 %), demandes de dessins et modèles industriels (35,4 %), demandes de droits d'auteur (0 %), demandes d'examen de brevets (2,1 %), droits de

⁶ CIPO Annual Report 2004-05 Annual report / Canadian Intellectual Property Office.: Government of Canada Publications — Canada.ca

⁷ Treasury Board of Canada Secretariat, 2022

⁶ Rapport annuel de l'OPIC 2004-2005 : Rapport annuel / Office de la propriété intellectuelle du Canada. : Publications du gouvernement du Canada — Canada.ca

⁷ Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, 2022

calculate the incremental revenue from the fee increase. The impact of the “small entity” definition expansion was calculated by multiplying percentage increase in firms qualifying for the small entity reduction by the total revenue generated from fees where a small entity reduction exists.

Benefits

The benefits of the proposed amendments are primarily attributed to CIPO through increased revenue (\$284.7M) and long-term financial stability. Those fees paid by both domestic and foreign applicants are sources of revenue for CIPO. The benefits to CIPO from domestic and foreign clients are \$62.5M and \$222.2M, respectively. In terms of business line, the benefits to CIPO are \$183.1M from patents, \$90.4M from trademarks, \$10.3M from industrial designs, and \$0.8M from copyrights. Small businesses would also benefit from the expansion of the “small entity” definition (\$1.8M).

Costs

The incremental costs of paying the increased fees would primarily be borne by foreign IP applicants and owners since most applicants seeking IP protection in Canada are foreign. Broken down by business lines, the net present value of monetized costs to Canadian applicants would be \$21.4M for patents, \$39M for trademarks, \$1.3M for industrial designs and \$0.8M for copyrights. There would also be an increased cost for CIPO due to the expansion of the “small entity” definition (\$1.8M).

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (FY 2024–25 to FY 2033–34)

Base year for costing: 2022

Present value base year: 2022

Discount rate: 7%

maintien en état des brevets (–6,8 %), droits de maintien en état des dessins et modèles industriels (56,9 %) et renouvellement des marques de commerce (227 %). Ces volumes ont été multipliés par les droits supplémentaires pour calculer les recettes supplémentaires découlant de l’augmentation des droits. Les répercussions de l’élargissement de la définition de « petite entité » ont été calculées en multipliant le pourcentage d’augmentation des entreprises bénéficiant de la réduction pour petite entité par le total des recettes générées par les droits pour lesquels une réduction pour petite entité existe.

Avantages

Les avantages des modifications proposées sont principalement attribués à l’OPIC par l’augmentation des recettes (284,7 millions de dollars) et la stabilité financière à long terme. Ces droits payés par les demandeurs nationaux et étrangers sont des sources de revenus pour l’OPIC. Les avantages pour l’OPIC provenant des clients nationaux et étrangers sont de 62,5 millions de dollars et de 222,2 millions de dollars, respectivement. En termes de secteur d’activité, les avantages pour l’OPIC sont de 183,1 millions de dollars pour les brevets, 90,4 millions de dollars pour les marques de commerce, 10,3 millions de dollars pour les dessins industriels et 0,8 million de dollars pour les droits d’auteur. Les petites entreprises bénéficieraient également de l’élargissement de la définition de « petite entité » (1,8 million de dollars).

Coûts

Les coûts supplémentaires liés à l’augmentation des droits seraient principalement soutenus par les demandeurs et les titulaires de PI étrangers, puisque la plupart des demandeurs cherchant à obtenir une protection de PI au Canada sont étrangers. Répartie par secteurs d’activité, la valeur actuelle nette des coûts monétisés pour les demandeurs canadiens serait de 21,4 millions de dollars pour les brevets, 39 millions de dollars pour les marques de commerce, 1,3 million de dollars pour les dessins industriels et 0,8 million de dollars pour les droits d’auteur. Il y aurait également une augmentation des coûts pour l’OPIC en raison de l’élargissement de la définition de « petite entité » (1,8 million de dollars).

Déclaration des coûts-avantages

Nombre d’années : 10 (exercice fiscal 2024-2025 à exercice fiscal 2033-2034)

Année de base pour le calcul des coûts : 2022

Valeur actuelle de l’année de base : 2022

Taux d’actualisation : 7 %

Table 1: Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year (2024-2025, present value)	2026-2027 (present value)	2029-2030 (present value)	Final year (2033-2034, present value)	Total (present value)	Annualized value
Government	Small entity definition expansion	\$140,682	\$170,264	\$187,873	\$177,813	\$1,789,180	\$254,739
Industry	Fee increase	\$7,476,647	\$6,784,942	\$6,418,944	\$5,336,089	\$62,460,490	\$8,892,969
All stakeholders	Total costs	\$7,617,329	\$6,955,206	\$6,606,817	\$5,513,902	\$64,249,670	\$9,147,708

Tableau 1 : Coûts monétisés

Partie prenante touchée	Description du coût	Année de base (2024-2025, valeur actuelle)	2026-2027 (valeur actuelle)	2029-2030 (valeur actuelle)	Année finale (2033-2034, valeur actuelle)	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Gouvernement	Élargissement de la définition de petite entité	140 682 \$	170 264 \$	187 873 \$	177 813 \$	1 789 180 \$	254 739 \$
Industrie	Augmentation des droits	7 476 647 \$	6 784 942 \$	6 418 944 \$	5 336 089 \$	62 460 490 \$	8 892 969 \$
Toutes les parties prenantes	Coûts totaux	7 617 329 \$	6 955 206 \$	6 606 817 \$	5 513 902 \$	64 249 670 \$	9 147 708 \$

Table 2: Monetized benefits

Impacted stakeholder	Description of benefit	Base year (2024-2025, present value)	2026-2027 (present value)	2029-2030 (present value)	Final year (2033-2034, present value)	Total (present value)	Annualized value
Government	Fee increase	\$35,688,875	\$32,080,060	\$28,205,429	\$22,379,664	\$284,690,302	\$40,533,494
Industry	Small entity definition expansion	\$140,682	\$170,264	\$187,873	\$177,813	\$1,789,180	\$254,739
All stakeholders	Total benefits	\$35,829,557	\$32,250,324	\$28,393,302	\$22,557,477	\$286,479,482	\$40,788,233

Tableau 2 : Avantages monétisés

Partie prenante touchée	Description de la prestation	Année de base (2024-2025, valeur actuelle)	2026-2027 (valeur actuelle)	2029-2030 (valeur actuelle)	Année finale (2033-2034, valeur actuelle)	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Gouvernement	Augmentation des droits	35 688 875 \$	32 080 060 \$	28 205 429 \$	22 379 664 \$	284 690 302 \$	40 533 494 \$
Industrie	Élargissement de la définition de petite entité	140 682 \$	170 264 \$	187 873 \$	177 813 \$	1 789 180 \$	254 739 \$
Toutes les parties prenantes	Avantages totaux	35 829 557 \$	32 250 324 \$	28 393 302 \$	22 557 477 \$	286 479 482 \$	40 788 233 \$

Table 3: Summary of monetized costs and benefits

Impacts	Base year (2024–2025, present value)	2026–2027 (present value)	2029–2030 (present value)	Final year (2033–2034, present value)	Total (present value)	Annualized value
Total costs	\$7,617,329	\$6,955,205	\$6,606,817	\$5,513,902	\$64,249,670	\$9,147,708
Total benefits	\$35,829,557	\$32,250,324	\$28,393,302	\$22,557,477	\$286,479,482	\$40,788,233
NET IMPACT	\$28,212,228	\$25,295,119	\$21,786,485	\$17,043,575	\$222,229,812	\$31,640,525

Tableau 3 : Résumé des coûts et avantages monétisés

Répercussions	Année de base (2024-2025, valeur actuelle)	2026-2027 (valeur actuelle)	2029-2030 (valeur actuelle)	Année finale (2033-2034, valeur actuelle)	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Coûts totaux	7 617 329 \$	6 955 205 \$	6 606 817 \$	5 513 902 \$	64 249 670 \$	9 147 708 \$
Avantages totaux	35 829 557 \$	32 250 324 \$	28 393 302 \$	22 557 477 \$	286 479 482 \$	40 788 233 \$
RÉPERCUSSIONS NETTES	28 212 228 \$	25 295 119 \$	21 786 485 \$	17 043 575 \$	222 229 812 \$	31 640 525 \$

Quantified (non-monetized) and qualitative impacts**Positive impacts**

- Canadians would benefit from an efficient and effective IP ecosystem.

Negative impacts

- Canadians purchasing IP goods may see higher prices as a result of the fee increase.

Sensitivity analysis

A number of assumptions have been made to estimate the costs of the proposed amendments. To address the effect of uncertainty and variability on these assumptions, a sensitivity analysis is conducted, where variables are assigned different values, and outcomes are re-evaluated. This sensitivity analysis represents an alternate scenario to the central scenario presented in the “Benefits and costs” section above.

The most important variable that is subject to uncertainty and variability is the response by applicants to the increase in fees as a result of price elasticity. The results of CIPO’s analysis of internal information across three business lines are summarized in the table below. The percentages in column “CIPO” show the alternate demand response to the 25% price increase.

Répercussions quantifiées (non monétisées) et qualitatives**Répercussions positives**

- Les Canadiens bénéficieraient d’un écosystème de la PI efficient et efficace.

Répercussions négatives

- Les Canadiens qui achètent des produits de la PI risquent de voir les prix augmenter en raison de l’augmentation des droits.

Analyse de sensibilité

Un certain nombre d’hypothèses ont été formulées pour estimer les coûts des modifications proposées. Pour tenir compte de l’effet de l’incertitude et de la variabilité sur ces hypothèses, une analyse de sensibilité est réalisée, dans laquelle des valeurs différentes sont attribuées aux variables et les résultats sont réévalués. Cette analyse de sensibilité représente un scénario alternatif au scénario central présenté dans la section « Avantages et coûts » ci-dessus.

La variable la plus importante qui est assujettie à l’incertitude et à la variabilité est la réponse des demandeurs à l’augmentation des droits en raison de l’élasticité des prix. Les résultats de l’analyse par l’OPIC des informations internes dans trois secteurs d’activité sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les pourcentages dans la colonne « OPIC » montrent la réponse de la demande de rechange à l’augmentation de 25 % du prix.

Table 4: Potential impact of a 25% fee increase on future demand for IP in Canada

IP type	Service	CIPO
Patents	Filing fees	-7.3%
	Maintenance fees (average across all maintenance fees)	-5.0%
Trademarks	Filing fees	-10.2%
Industrial designs	Filing fees	-9.5%

Based on an internal assessment of available information and research, the following scenario represents the reduced demand response to the 25% increase in price by CIPO's clients. The reduced demand scenario in the table below uses the price elasticities from column "CIPO" in the table above.

Table 5: Summary of monetized costs and benefits – Comparing scenarios

Monetized costs and benefits	Central analysis	Reduced demand scenario
Net benefits	\$286,479,482	\$202,727,328
Net costs	\$64,249,670	\$44,879,088
Net impact	\$222,229,812	\$157,848,240

Distributional analysis

Canadian and foreign clients of CIPO would be impacted by the proposed amendments. Domestic filings represent 11.7% of patent applications, 43.1% of trademark applications, 12.7% of industrial designs and 90.7% of copyrights. A distributional analysis shows the majority of the costs would be borne in Ontario (\$27.9M), Quebec (\$12.9M), British Columbia (\$9.8M) and Alberta (\$7.6M).

Small business lens

Small entity fees currently exist at CIPO within the patent line of business. Those fees will continue to exist and would not be subject to the standard increase of 25%. In addition, the proposal would amend the current definition of a "small entity" in the *Patent Rules*. A small entity declaration grants a company that meets certain criteria discounted rates for patent applications. Currently, small entities are defined as those companies that employ 50 or fewer employees at the time of the filing of the patent application, or are a university. This proposal would

Tableau 4 : Répercussions potentielles d'une augmentation de 25 % des droits sur la demande future de PI au Canada

Type de PI	Service	OPIC
Brevets	Droits de dépôt	-7,3 %
	Droits de maintenance (moyenne de tous les droits de maintenance)	-5,0 %
Marques de commerce	Droits de dépôt	-10,2 %
Dessins industriels	Droits de dépôt	-9,5 %

Sur la base d'une évaluation interne des informations et des recherches disponibles, le scénario suivant représente la réponse réduite de la demande à l'augmentation de 25 % du prix par les clients de l'OPIC. Le scénario de demande réduite dans le tableau ci-dessous utilise les élasticités de prix de la colonne « OPIC » dans le tableau ci-dessus.

Tableau 5 : Résumé des coûts et avantages monétisés – Comparaison des scénarios

Coûts et avantages monétisés	Analyse centrale	Scénario de demande réduite
Avantages nets	286 479 482 \$	202 727 328 \$
Coûts nets	64 249 670 \$	44 879 088 \$
Répercussions nettes	222 229 812 \$	157 848 240 \$

Analyse distributionnelle

Les clients canadiens et étrangers de l'OPIC seraient touchés par les modifications proposées. Les dépôts nationaux représentent 11,7 % des demandes de brevets, 43,1 % des demandes de marques de commerce, 12,7 % des dessins industriels et 90,7 % des droits d'auteur. Une analyse de répartition montre que la majorité des coûts seraient subis en Ontario (27,9 millions de dollars), au Québec (12,9 millions de dollars), en Colombie-Britannique (9,8 millions de dollars) et en Alberta (7,6 millions de dollars).

Lentille des petites entreprises

Des droits pour les petites entités existent actuellement à l'OPIC dans le secteur d'activité des brevets. Ces droits continueront d'exister et ne seront pas soumis à l'augmentation normalisée de 25 %. En outre, la proposition modifierait la définition actuelle d'une « petite entité » dans les *Règles sur les brevets*. Une déclaration de petite entité accorde à une entreprise qui répond à certains critères des tarifs réduits pour les demandes de brevet. Actuellement, les petites entités sont définies comme des entreprises qui emploient 50 salariés ou moins au moment du dépôt de la

increase the number of employees an organization is allowed to have to be eligible for a small entity declaration from 50 employees or less to fewer than 100 employees in order to promote the use of this process. This means that a greater number of businesses would be able to pay the discounted patent fees specifically targeting small entities.

An analysis under the small business lens has determined that the proposed amendments would result in increased costs to small businesses for all four business lines identified.

Small businesses exclusively using CIPO's services related to industrial designs, copyrights, and trademarks would see an increase in costs due to the price adjustment. However, under the patent business line, the expanded definition of small entity would reduce costs for small businesses with 50 to less than 100 employees; the freeze on small entity fees would keep costs the same for small businesses with 50 or fewer employees; and for the fees that do not have a small entity reduction, the proposal would increase costs for small businesses. The net effect on small businesses would depend on the basket of IP services they purchase.

The estimated revenue portion for small businesses for each business line is patents (10%), industrial designs (15%), copyrights (16%), and trademarks (17%). The small entity reduction for patent fees reduces the burden on small businesses because it reduces the cost on key high revenue fees (e.g. application fees, request for examination fees, maintenance fees).

Dividing the total present value incremental costs for small businesses by the number of small businesses results in an average cost increase of \$60.25. The IP protected through these costs can provide substantial benefits for the owners. Between 2018 and 2020, over double the percentage of small and medium enterprises (SMEs) that hold IP experienced 16% or greater growth rates compared to SMEs that do not hold IP.⁸ Small businesses would receive a total benefit of \$1.8M from the expanded definition of small entity.

demande de brevet, ou qui sont des universités. Cette proposition ferait passer d'au plus 50 employés à moins de 100 employés le nombre d'employés qu'une organisation est autorisée à avoir pour être admissible à une déclaration de petite entité, afin de promouvoir l'utilisation de ce procédé. Cela signifie qu'un plus grand nombre d'entreprises de petite taille seront donc en mesure de s'acquitter des droits de brevets réduits.

Une analyse dans le cadre de la lentille des petites entreprises a permis de déterminer que les modifications proposées entraîneraient une augmentation des coûts pour les petites entreprises pour les quatre secteurs d'activité déterminés.

Les petites entreprises qui utilisent exclusivement les services de l'OPIC liés aux dessins industriels, aux droits d'auteur et aux marques de commerce verraient leurs coûts augmenter en raison de l'ajustement des prix. Toutefois, en ce qui concerne le secteur des brevets, la définition élargie de la petite entité réduirait les coûts pour les petites entreprises comptant de 50 à moins de 100 employés; le gel des droits pour les petites entités maintiendrait les coûts au même niveau pour les petites entreprises comptant 50 employés ou moins; et pour les droits qui ne prévoient pas de réduction pour les petites entités, la proposition augmenterait les coûts pour les petites entreprises. L'effet net sur les petites entreprises dépendrait de l'ensemble des services PI qu'elles achètent.

La part des revenus estimée pour les petites entreprises pour chaque secteur d'activité est constituée de brevets (10 %), de dessins industriels (15 %), de droits d'auteur (16 %), et de marques de commerce (17 %). La réduction des droits de brevet pour les petites entités réduit la charge des petites entreprises parce qu'elle réduit le coût des principaux droits à forte recette (par exemple les droits de demande, les droits de requête d'examen, les droits de maintien en vigueur).

En divisant la valeur actuelle totale des coûts différentiels pour les petites entreprises par le nombre de petites entreprises, on obtient une augmentation moyenne des coûts de 60,25 \$. La PI protégée par ces coûts peut apporter des avantages substantiels aux propriétaires. Entre 2018 et 2020, plus du double du pourcentage de petites et moyennes entreprises (PME) détentrices de PI ont connu des taux de croissance de 16 % ou plus par rapport aux PME qui ne sont pas détentrices de PI⁸. Les petites entreprises recevraient un avantage total de 1,8 million de dollars grâce à la définition élargie de la petite entité.

⁸ Statistics Canada. [Table 33-10-0446-01 Yearly growth in sales and revenues for small and medium enterprises.](#)

⁸ Statistique Canada. [Tableau 33-10-0446-01 Croissance annuelle des ventes et des revenus des petites et moyennes entreprises.](#)

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 132,533^{9,10}
 Number of years: 10 (FY 2024–25 to FY 2033–34)
 Base year for costing: 2022
 Present value base year: 2022
 Discount rate: 7%

Table 6: Compliance costs

Activity	Annualized value	Present value
Patents	\$138,390	\$971,996
Trademarks	\$954,750	\$6,705,764
Industrial designs	\$27,023	\$189,800
Copyrights	\$16,807	\$118,042
Total compliance cost	\$1,136,970	\$7,985,603

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in the administrative burden on business and no regulatory titles are repealed or introduced.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum (e.g. the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, the Canadian Free Trade Agreement Regulatory Reconciliation and Cooperation Table, the Canada–European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement Regulatory Cooperation Forum). The price adjustments were made with a view to CIPO’s specific financial situation and therefore do not directly align with fees charged by other intellectual property offices. The definition of “small entity” is being adjusted to align with the definitions of the Treasury Board of Canada Secretariat and Innovation, Science and Economic Development Canada and therefore does not directly align with the definition employed by other intellectual property offices.

IP rights are generally harmonized throughout the world among offices where there are similar legislative

⁹ Statistics Canada. [Table 33-10-0271-01 Intellectual property awareness and use, by business characteristics.](#)

¹⁰ Statistics Canada. [Table 33-10-0466-01 Weighted enterprise counts.](#)

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 132 533^{9,10}
 Nombre d’années : 10 (exercice financier 2024-2025 à exercice financier 2033-2034)
 Année de base pour le calcul des coûts : 2022
 Valeur actuelle de l’année de base : 2022
 Taux d’actualisation : 7 %

Tableau 6 : Coûts de conformité

Activité	Valeur annualisée	Valeur actuelle
Brevets	138 390 \$	971 996 \$
Marques de commerce	954 750 \$	6 705 764 \$
Dessins industriels	27 023 \$	189 800 \$
Droits d’auteur	16 807 \$	118 042 \$
Coût total de la conformité	1 136 970 \$	7 985 603 \$

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car il n’y a pas de changement progressif de la charge administrative pesant sur les entreprises et aucun titre réglementaire n’est abrogé ou introduit.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d’un forum officiel de coopération en matière de réglementation (par exemple le Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation de l’Accord de libre-échange canadien, le Forum de coopération en matière de réglementation de l’Accord économique et commercial global Canada-Union européenne). Les ajustements de prix ont été effectués en tenant compte de la situation financière particulière de l’OPIC et ne s’harmonisent donc pas directement avec les droits perçus par d’autres offices de propriété intellectuelle. La définition de « petite entité » est ajustée pour s’harmoniser avec les définitions du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et d’Innovation, Sciences et Développement économique Canada et ne s’harmonise donc pas directement avec la définition employée par d’autres offices de propriété intellectuelle.

Les droits de PI sont généralement harmonisés dans le monde entier entre les offices qui disposent de cadres

⁹ Statistique Canada. [Tableau 33-10-0271-01 Connaissance et utilisation de la propriété intellectuelle, selon les caractéristiques de l’entreprise.](#)

¹⁰ Statistique Canada. [Tableau 33-10-0466-01 Nombre pondéré d’entreprises.](#)

frameworks through a number of multilateral treaties, including the Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPs agreement) and a number of other treaties administered by the World Intellectual Property Organization. Currently, CIPO's fees are not aligned with those of our international counterparts who have more recently adjusted their fees to address inflation. Although other offices offer similar IP rights to applicants, in some cases, there are differences in the ways fees are structured. CIPO undertook a fee comparison that looked at rates at IP offices in the United Kingdom, the United States, the European Union, Japan, and Australia as comparators because these countries provide identical services to market-based economies that resemble Canada's. The proposed changes were made, in part, because Canada's fees are generally lower than those of our major trading partners.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

Although it is commonly understood that differences in gender exist in IP intensive fields, it is not expected that this narrow set of regulations would disproportionately affect any groups (based on factors such as gender, sex, age, language, education, geography, culture, ethnicity, income, ability, sexual orientation, gender identity). As CIPO's general approach to its fee adjustment is to increase most fees by 25%, no disproportional effects are expected on any group. The freeze on small entity patent fees further limits the potential for individuals to face increased fees.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed amendments would come into force on January 1, 2024, with the exception of the housekeeping amendments related to the *Patent Rules*, which would come into force on registration. It is anticipated that affected stakeholders would have a sufficient period of time between publication in the *Canada Gazette*, Part II, and the January 1, 2024, coming-into-force date to familiarize themselves with the regulatory changes and to

législatifs semblables, grâce à un certain nombre de traités multilatéraux, notamment l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (accord ADPIC) et un certain nombre d'autres traités administrés par l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle. Actuellement, les droits de l'OPIC ne sont pas harmonisés avec ceux de nos homologues internationaux qui ont plus récemment ajusté leurs droits pour tenir compte de l'inflation. Bien que d'autres offices offrent des droits de PI semblables aux demandeurs, dans certains cas, il existe des différences dans la manière dont les droits sont structurés. L'OPIC a entrepris une comparaison des droits en examinant les taux des offices de PI du Royaume-Uni, des États-Unis, de l'Union européenne, du Japon et de l'Australie, car ces pays fournissent des services identiques à des économies de marché qui ressemblent à celle du Canada. Les changements proposés ont été apportés, en partie, parce que les droits du Canada sont généralement inférieurs à ceux de nos principaux partenaires commerciaux.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Bien qu'il soit communément admis qu'il existe des différences entre les sexes dans les domaines à forte intensité de PI, on ne s'attend pas à ce que cet ensemble étroit de règlements touche de manière disproportionnée l'un des groupes (sur la base de facteurs tels que le genre, le sexe, l'âge, la langue, l'éducation, la géographie, la culture, l'ethnie, le revenu, la capacité, l'orientation sexuelle, l'identité de genre). Étant donné que l'approche générale de l'OPIC en matière d'ajustement des droits consiste à augmenter la plupart des droits de 25 %, aucun effet disproportionné n'est attendu sur quelque groupe que ce soit. Le gel des droits de brevet pour les petites entités limite encore davantage les risques d'augmentation des droits pour les personnes.

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2024, à l'exception des modifications d'ordre administratif relatives aux *Règles sur les brevets*, qui entreraient en vigueur à l'enregistrement. Il est prévu que les parties prenantes concernées disposeront d'une période suffisante entre la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et la date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2024 pour se familiariser avec les modifications

implement any changes needed to their processes, documentation, and information technology.

As part of the implementation, CIPO would notify stakeholders of the coming-into-force dates of the proposed amendments via email. CIPO would answer general questions regarding the proposed amendments. Outreach would be proactive and conducted via direct email and social media posts. CIPO's website and information technology would be updated to support the implementation of the proposed amendments.

Service standards

Existing service standards ([Client Service Standards of the Canadian Intellectual Property Office](#)) would be used for all fees affected by the proposed amendments. In cases where a service standard is not met, a portion of the fee would be remitted to the client in accordance with the *Service Fees Act* and CIPO's remissions policy ([Remissions at CIPO – Canadian Intellectual Property Office](#)).

CIPO is not proposing to change service standards as part of this fee proposal.

Contact

Elias Collette
Director General
Canadian Intellectual Property Office
Innovation, Science and Economic Development Canada
Email: elias.collette@ised-isde.gc.ca
Telephone: 819-743-7698

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Rules Amending the Patent Rules* under subsection 12(1)^a of the *Patent Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Rules within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Doug Milne, Senior Direc-

réglementaires et mettre en œuvre les changements nécessaires à leurs procédés, à leur documentation et à leur technologie de l'information.

Dans le cadre de la mise en œuvre, l'OPIC informera par courriel les parties prenantes des dates d'entrée en vigueur des modifications proposées. L'OPIC répondra aux questions générales concernant les modifications proposées. Les actions de sensibilisation seront proactives et menées au moyen de courriels directs et de messages sur les médias sociaux. Le site Web et la technologie de l'information de l'OPIC seront mis à jour pour soutenir la mise en œuvre des modifications proposées.

Normes de service

Les normes de service existantes ([Normes de service à la clientèle de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada](#)) seraient utilisées pour tous les droits visés par les modifications proposées. Dans les cas où une norme de service n'est pas respectée, une partie des honoraires sera remise au client conformément à la *Loi sur les droits de service* et à la politique de remise de l'OPIC ([Remises à l'OPIC – Office de la propriété intellectuelle du Canada](#)).

L'OPIC ne propose pas de modifier les normes de service dans le cadre de cette proposition de droits.

Personne-ressource

Elias Collette
Directeur général
Office de la propriété intellectuelle du Canada
Innovation, Sciences et Développement économique
Canada
Courriel : elias.collette@ised-isde.gc.ca
Téléphone : 819-743-7698

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 12(1)^a de la *Loi sur les brevets*^b, se propose de prendre les *Règles modifiant les Règles sur les brevets*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règles dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la

^a S.C. 2018, c. 27, s. 250(1)

^b R.S., c. P-4

^a L.C. 2018, ch. 27, par. 250(1)

^b L.R., ch. P-4

tor, Policy, International Affairs and Research Office, Canadian Intellectual Property Office (email: doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Rules Amending the Patent Rules

Amendments

1 Paragraphs 44(2)(a) and (b) of the *Patent Rules*¹ are replaced by the following:

(a) in respect of an application for a patent — other than a PCT national phase application or a divisional application — the applicant of the application on the filing date is, on that date, an entity that has fewer than 100 employees or is a university, other than

(i) an entity that is controlled directly or indirectly by an entity, other than a university, that has 100 employees or more, or

(ii) an entity that has transferred or licensed, or has an obligation other than a contingent obligation to transfer or license, any right or interest in a claimed invention to an entity, other than a university, that has 100 employees or more;

(b) in respect of an international application, the applicant of the application on the national phase entry date is, on that date, an entity that has fewer than 100 employees or is a university, other than an entity referred to in subparagraph (a)(i) or (ii); and

2 Subsection 85.1(1) of the Rules is replaced by the following:

Continued examination

85.1 (1) If three notices have been sent to the applicant under either or both of subsections 86(2) and (5) since the examination of an application for a patent under subsection 35(1) of the Act began, and a notice of allowance or conditional notice of allowance has not been set aside under subsection (4) before the third notice is sent, the examiner must, by notice, inform the applicant of the

date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Doug Milne, directeur principal, Bureau des politiques, des affaires internationales et de la recherche, Office de la propriété intellectuelle du Canada (courriel : doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règles modifiant les Règles sur les brevets

Modifications

1 Les alinéas 44(2)a) et b) des *Règles sur les brevets*¹ sont remplacés par ce qui suit :

a) à l'égard d'une demande de brevet, autre qu'une demande PCT à la phase nationale ou d'une demande divisionnaire, que le demandeur à la date de dépôt de la demande soit, à cette date, une entité employant moins de cent personnes ou une université, à l'exclusion :

(i) d'une entité qui est contrôlée directement ou indirectement par une entité, autre qu'une université, employant cent personnes ou plus,

(ii) d'une entité qui a transféré un droit ou un intérêt dans une invention revendiquée à une entité, autre qu'une université, employant cent personnes ou plus, qui a octroyé une licence à l'égard du droit ou de l'intérêt à une telle entité ou qui est tenue de faire un tel transfert ou octroi en vertu d'une obligation non conditionnelle;

b) à l'égard d'une demande internationale, que le demandeur à la date d'entrée en phase nationale de la demande soit, à cette date, une entité employant moins de cent personnes ou une université, à l'exclusion d'une entité visée aux sous-alinéas a)(i) ou (ii);

2 Le paragraphe 85.1(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Poursuite de l'examen

85.1 (1) Si, depuis le début de l'examen de la demande de brevet effectué en application du paragraphe 35(1) de la Loi, trois avis ont été envoyés en application des paragraphes 86(2) ou (5), ou de ces deux paragraphes, et qu'un avis d'acceptation ou un avis d'acceptation conditionnelle n'a pas été écarté en vertu du paragraphe (4) avant l'envoi du troisième avis, l'examineur informe, par avis, le

¹ SOR/2019-251

¹ DORS/2019-251

need to make a request for continued examination and pay the prescribed fee.

3 Paragraphs 112(2)(a) and (b) of the Rules are replaced by the following:

(a) in respect of a patent granted on the basis of an application for a patent — other than a PCT national phase application or a divisional application — the applicant of the application on the filing date is, on that date, an entity that has fewer than 100 employees or is a university, other than

(i) an entity that is controlled directly or indirectly by an entity, other than a university, that has 100 employees or more, or

(ii) an entity that has transferred or licensed, or has an obligation other than a contingent obligation to transfer or license, any right or interest in a claimed invention to an entity, other than a university, that has 100 employees or more;

(b) in respect of a patent granted on the basis of a PCT national phase application, the applicant of the application on the national phase entry date is, on that date, an entity that has fewer than 100 employees or is a university, other than an entity referred to in subparagraph (a)(i) or (ii); and

4 Subsection 122(3) of the Rules is replaced by the following:

Exception — small entity status condition

(3) In respect of a request for re-examination under subsection 48.1(1) of the Act by a person other than the patentee, the small entity status condition is that the person requesting the re-examination is, on the date of the request, an entity that has fewer than 100 employees or is a university, other than an entity that is controlled directly or indirectly by an entity, other than a university, that has 100 employees or more.

5 The Rules are amended by adding the following after section 148:

Late payment fee

148.1 An applicant of an international application filed with the Commissioner must pay the late payment fee set out in Rule 16*bis*.2 of the Regulations under the PCT if an invitation is sent to that applicant by the Commissioner under Rule 16*bis*.1(a) of the Regulations under the PCT.

demandeur de la nécessité de présenter, pour la poursuite de l'examen, une requête et de payer la taxe.

3 Les alinéas 112(2)a) et b) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :

a) à l'égard d'un brevet accordé au titre d'une demande de brevet autre qu'une demande PCT à la phase nationale ou d'une demande divisionnaire, que le demandeur à la date de dépôt de la demande soit, à cette date, une entité employant moins de cent personnes ou une université, à l'exclusion :

(i) d'une entité qui est contrôlée directement ou indirectement par une entité, autre qu'une université, employant cent personnes ou plus,

(ii) d'une entité qui a transféré un droit ou un intérêt dans une invention revendiquée à une entité, autre qu'une université, employant cent personnes ou plus, qui a octroyé une licence à l'égard du droit ou de l'intérêt à une telle entité ou qui est tenue de faire un tel transfert ou octroi en vertu d'une obligation qui n'est pas conditionnelle;

b) à l'égard d'un brevet accordé au titre d'une demande PCT à la phase nationale, que le demandeur à la date d'entrée en phase nationale de la demande soit, à cette date, une entité employant moins de cent personnes ou une université, à l'exclusion d'une entité visée aux sous-alinéas a)(i) ou (ii);

4 Le paragraphe 122(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

Exception : condition relative au statut de petite entité

(3) Dans le cas d'une demande de réexamen faite en vertu du paragraphe 48.1(1) de la Loi par une personne autre que le breveté, la condition relative au statut de petite entité est que le demandeur du réexamen soit, à la date de la demande de réexamen, une entité employant moins de cent personnes ou une université, à l'exclusion d'une entité qui est contrôlée directement ou indirectement par une entité, autre qu'une université, employant cent personnes ou plus.

5 Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 148, de ce qui suit :

Taxe pour paiement tardif

148.1 Le demandeur d'une demande internationale déposée auprès du commissaire paie la taxe pour paiement tardif prévue à la règle 16*bis*.2 du Règlement d'exécution du PCT si une invitation est envoyée au demandeur par le commissaire au titre de la règle 16*bis*.1.a) de ce règlement.

6 The Rules are amended by adding the following after section 150:**Late payment fee**

150.1 An applicant of an international application filed with the Commissioner must pay the late payment fee set out in Rule 58*bis*.2 of the Regulations under the PCT if an invitation is sent to that applicant by the Commissioner under Rule 58*bis*.1(a) of the Regulations under the PCT.

7 Subparagraph 154(3)(a)(ii) of the Rules is replaced by the following:

(ii) complies with the requirements of paragraphs (1)(a) to (b.1),

8 The Rules are amended by adding the following after section 198:**Exception to subsection 86(16)**

198.1 In subsection 86(16), the reference to paragraph 132(1)(g), in relation to a category 3 application, is to be read as a reference to paragraph 203(1)(e).

9 (1) Subsection 203(1) of the Rules is amended by adding the following after paragraph (c):

(c.1) the applicant does not make a request for continued examination of an application for a patent and pay the prescribed fee in accordance with subsection 85.1(3);

(2) Subsection 203(1) of the Rules is amended by striking out “or” at the end of paragraph (d), by adding “or” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):

(f) the applicant does not comply with a notice of the Commissioner referred to in subsection 155.5(6) within the time referred to in that subsection.

10 Section 214 of the Rules is repealed.**11 The Rules are amended by adding the following after section 224:****Application for patent filed before January 1, 2024**

224.1 In respect of an application for a patent for which the filing date is before January 1, 2024 or a patent granted on the basis of such an application,

(a) the reference in subsections 44(2), 112(2) and 122(3) to “fewer than 100 employees” is to be read as a reference to “50 employees or fewer”; and

(b) the reference in subsections 44(2), 112(2) and 122(3) to “100 employees or more” is to be read as a reference to “more than 50 employees”.

6 Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 150, de ce qui suit :**Taxe pour paiement tardif**

150.1 Le demandeur d'une demande internationale déposée auprès du commissaire paie la taxe pour paiement tardif prévue à la règle 58*bis*.2 du Règlement d'exécution du PCT si une invitation est envoyée au demandeur par le commissaire au titre de la règle 58*bis*.1.a) de ce règlement.

7 Le sous-alinéa 154(3)a)(ii) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(ii) il se conforme aux exigences prévues aux alinéas (1)a) à b.1),

8 Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 198, de ce qui suit :**Exception au paragraphe 86(16)**

198.1 Au paragraphe 86(16), la mention de l'alinéa 132(1)g), à l'égard des demandes de catégorie 3, vaut mention de l'alinéa 203(1)e).

9 (1) Le paragraphe 203(1) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

c.1) le demandeur omet de présenter la requête pour la poursuite de l'examen de la demande de brevet et de payer la taxe conformément au paragraphe 85.1(3);

(2) Le paragraphe 203(1) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

f) le demandeur omet de se conformer à l'avis du commissaire visé au paragraphe 155.5(6) dans le délai prévu à ce paragraphe.

10 L'article 214 des mêmes règles est abrogé.**11 Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 224, de ce qui suit :****Demande de brevet déposée avant le 1^{er} janvier 2024**

224.1 À l'égard d'une demande de brevet dont la date de dépôt est antérieure au 1^{er} janvier 2024 ou d'un brevet accordé au titre d'une telle demande :

a) la mention « moins de cent personnes » aux paragraphes 44(2), 112(2) et 122(3) vaut mention de « au plus cinquante personnes »;

b) la mention « cent personnes ou plus » aux paragraphes 44(2), 112(2) et 122(3) vaut mention de « plus de cinquante personnes ».

12 The portion of item 1 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
1	277.00

13 The portion of item 6 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
6 (a)	225.00
(b)	555.00

14 (1) The portion of subparagraph 8(a)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
8(a)(ii)	125.00

(2) The portion of subparagraph 8(b)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
8(b)(ii)	277.00

(3) The portion of subparagraph 8(c)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
8(c)(ii)	347.00

(4) The portion of paragraph 8(d) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
8 (d) (i)	253.00
(ii)	624.00

12 Le passage de l'article 1 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
1	277,00

13 Le passage de l'article 6 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
6 a)	225,00
b)	555,00

14 (1) Le passage du sous-alinéa 8a)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
8a)(ii)	125,00

(2) Le passage du sous-alinéa 8b)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
8b)(ii)	277,00

(3) Le passage du sous-alinéa 8c)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
8c)(ii)	347,00

(4) Le passage de l'alinéa 8d) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
8 d) (i)	253,00
(ii)	624,00

15 The portion of item 10 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
10 (a)(i)(A)	110.00
(B)	277.00
(ii)(A)	450.00
(B)	1,110.00
(b)(i)	55.00
(ii)	110.00

16 The portion of items 12 to 22 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Amount (\$)
12	694.00
13 (a)	450.00
(b)	1,110.00
14 (a) (i)	169.00
(ii)	416.00
(b)	8.00
(c) (i)	55.00
(ii)	110.00
15	277.00
16	416.00
17	2,220.00
18	2,220.00
19	1,110.00
20	1,110.00
21 (a)	225.00
(b)	555.00
22	277.00

17 The portion of item 24 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Amount (\$)
24	277.00

15 Le passage de l'article 10 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Montant (\$)
10 a)(i)(A)	110.00
(B)	277.00
(ii)(A)	450.00
(B)	1,110.00
b)(i)	55.00
(ii)	110.00

16 Le passage des articles 12 à 22 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Montant (\$)
12	694,00
13 a)	450,00
b)	1 110,00
14 a) (i)	169,00
(ii)	416,00
b)	8,00
c) (i)	55,00
(ii)	110,00
15	277,00
16	416,00
17	2 220,00
18	2 220,00
19	1 110,00
20	1 110,00
21 a)	225,00
b)	555,00
22	277,00

17 Le passage de l'article 24 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Montant (\$)
24	277,00

18 (1) The portion of subparagraph 25(a)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
25(a)(ii)	125.00

(2) The portion of subparagraph 25(b)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
25(b)(ii)	277.00

(3) The portion of subparagraph 25(c)(ii) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
25(c)(ii)	347.00

(4) The portion of paragraph 25(d) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
25 (d) (i)	253.00
(ii)	624.00

19 The portion of items 27 to 35 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
27	277.00
28	2,220.00
29	125.00
30 (a)	1,124.00
(b)	2,775.00
31 (a)	3,468.00
(b)	347.00
32	277.00
33	125.00

18 (1) Le passage du sous-alinéa 25a)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
25a)(ii)	125,00

(2) Le passage du sous-alinéa 25b)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
25b)(ii)	277,00

(3) Le passage du sous-alinéa 25c)(ii) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
25c)(ii)	347,00

(4) Le passage de l'alinéa 25d) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
25 d) (i)	253,00
(ii)	624,00

19 Le passage des articles 27 à 35 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
27	277,00
28	2 220,00
29	125,00
30 a)	1 124,00
b)	2 775,00
31 a)	3 468,00
b)	347,00
32	277,00
33	125,00

Column 2	
Item	Amount (\$)
34	125.00
35	125.00

20 The portion of paragraph 36(a) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
36(a)	44.00

21 The portion of item 37 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
37 (a)	44.00
(b)	13.00

22 The portion of paragraph 38(a) of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
38(a)	1.00

23 The portion of items 39 and 40 of Schedule 2 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
39 (a)	13.00
(b)	13.00
(c)	13.00
40	19.00

24 (1) The portion of subparagraph 1(a)(ii) of Schedule 3 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
1(a)(ii)	125.00

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
34	125,00
35	125,00

20 Le passage de l'alinéa 36a) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
36a)	44,00

21 Le passage de l'article 37 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
37 a)	44,00
b)	13,00

22 Le passage de l'alinéa 38a) de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
38a)	1,00

23 Le passage des articles 39 et 40 de l'annexe 2 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
39 a)	13,00
b)	13,00
c)	13,00
40	19,00

24 (1) Le passage du sous-alinéa 1a)(ii) de l'annexe 3 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
1a)(ii)	125,00

(2) The portion of subparagraph 1(b)(ii) of Schedule 3 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
1(b)(ii)	277.00

(3) The portion of subparagraph 1(c)(ii) of Schedule 3 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
1(c)(ii)	347.00

(4) The portion of paragraph 1(d) of Schedule 3 to the Rules in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Amount (\$)
1 (d) (i)	253.00
(ii)	624.00

Coming into Force

25 These Rules come into force on January 1, 2024.

(2) Le passage du sous-alinéa 1b)(ii) de l'annexe 3 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
1b)(ii)	277,00

(3) Le passage du sous-alinéa 1c)(ii) de l'annexe 3 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
1c)(ii)	347,00

(4) Le passage de l'alinéa 1d) de l'annexe 3 des mêmes règles figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Montant (\$)
1 d) (i)	253,00
(ii)	624,00

Entrée en vigueur

25 Les présentes règles entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Regulations Amending the Trademarks Regulations

Statutory authority
Trademarks Act

Sponsoring department
Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 6312](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Trademarks Regulations* under section 65^a of the *Trademarks Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Doug Milne, Senior Director, Policy, International Affairs and Research Office, Canadian Intellectual Property Office (email: doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce

Fondement législatif
Loi sur les marques de commerce

Ministère responsable
Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 6312](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 65^a de la *Loi sur les marques de commerce*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet du règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Doug Milne, directeur principal, Bureau des politiques, des affaires internationales et de la recherche, Office de la propriété intellectuelle du Canada (courriel : doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a S.C. 2018, c. 27, s. 258(1)

^b R.S., c. T-13; S.C. 2014, c. 20, s. 318

^a L.C. 2018, ch. 27, par. 258(1)

^b L.R., ch. T-13; L.C. 2014, ch. 20, art. 318

Regulations Amending the Trademarks Regulations

Amendments

1 Section 26 of the *Trademarks Regulations*¹ is replaced by the following:

Fee

26 Any person or entity that requests the giving of public notice under paragraph 9(1)(n) or (n.1) of the Act must pay the fee set out in item 5 of the schedule to these Regulations.

Geographical Indications

Fee

26.1 Any person, firm or other entity that requests the protection of a geographical indication must pay the fee set out in item 6 of the schedule to these Regulations.

2 (1) Subsection 154(1) of the Regulations is replaced by the following:

Exception to subsections 32(1) and (2)

154 (1) If the filing date, determined without taking into account section 34 of the Act, of an application for the registration of a trademark, other than a *Protocol application* as defined in section 96 of these Regulations, precedes the coming-into-force day and the trademark has not yet been registered on that day, subsections 32(1) and (2) of these Regulations do not apply and the person that filed the application must pay the fee set out in item 20 of the schedule to these Regulations in addition to the fee, set out in item 1 of the schedule to the former Regulations, that they have already paid.

(2) The portion of subsection 154(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Deemed payment of fees

(2) If the fee set out in item 20 of the schedule to these Regulations is paid in respect of an application referred to in subsection (1), the fee referred to in that item is deemed to have been paid for

Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce

Modifications

1 L'article 26 du *Règlement sur les marques de commerce*¹ est remplacé par ce qui suit :

Droit

26 Toute personne ou entité qui demande qu'un avis public soit donné au titre des alinéas 9(1)n) ou n.1) de la Loi paie le droit prévu à l'article 5 de l'annexe du présent règlement.

Indications géographiques

Droit

26.1 Toute personne, entreprise ou autre entité qui demande la protection d'une indication géographique paie le droit prévu à l'article 6 de l'annexe du présent règlement.

2 (1) Le paragraphe 154(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exception aux paragraphes 32(1) et (2)

154 (1) Si la date de production, déterminée compte non tenu de l'article 34 de la Loi, d'une demande d'enregistrement d'une marque de commerce, autre qu'une *demande prévue au Protocole* au sens de l'article 96 du présent règlement, est antérieure à la date d'entrée en vigueur et que la marque de commerce n'est pas encore enregistrée à cette date, les paragraphes 32(1) et (2) du présent règlement ne s'appliquent pas et la personne qui a produit la demande paie le droit prévu à l'article 20 de l'annexe du présent règlement, en plus du droit prévu à l'article 1 de l'annexe de l'ancien règlement qu'elle a déjà payé.

(2) Le passage du paragraphe 154(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Droit réputé payé

(2) Si le droit prévu à l'article 20 de l'annexe du présent règlement est payé à l'égard d'une demande visée au paragraphe (1), le droit prévu à cet article est réputé payé à l'égard des demandes suivantes :

¹ SOR/2018-227

¹ DORS/2018-227

3 The schedule to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE” with the following:

(Sections 14, 26, 26.1, 32 and 36, paragraph 40(b), sections 42, 60, 62, 64, 67, 75 and 78, subsection 94(1), section 95, subparagraph 149(d)(ii), paragraph 153(a) and sections 154 and 160)

4 The portion of item 1 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
1	150.00

5 Item 6 of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

	Column 1	Column 2
Item	Description	Fee (\$)
5	Request for the giving of public notice under paragraph 9(1)(n) or (n.1) of the Act, for each badge, crest, emblem, mark or armorial bearing	694.00
6	Request for the protection of a geographical indication	638.00

6 The portion of items 7 to 15 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
7 (a) (i)	458.00
(ii)	139.00
(b) (i)	597.00
(ii)	139.00
8	125.00
9	1,040.00
10 (a)	597.00
(b)	139.00
11	555.00
12	125.00
13	555.00
14 (a) (i)	555.00
(ii)	173.00
(b) (i)	694.00
(ii)	173.00
15	1,387.00

3 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE », à l'annexe du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

(articles 14, 26, 26.1, 32 et 36, alinéa 40b), articles 42, 60, 62, 64, 67, 75 et 78, paragraphe 94(1), article 95, sous-alinéa 149d)(ii), alinéa 153a) et articles 154 et 160)

4 Le passage de l'article 1 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
1	150,00

5 L'article 6 de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Description	Droit (\$)
5	Demande d'avis public au titre des alinéas 9(1)n) ou n.1) de la Loi, pour chaque insigne, écusson, marque, emblème ou chacune des armoiries	694,00
6	Demande de protection d'une indication géographique	638,00

6 Le passage des articles 7 à 15 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
7 a) (i)	458,00
(ii)	139,00
b) (i)	597,00
(ii)	139,00
8	125,00
9	1 040,00
10 a)	597,00
b)	139,00
11	555,00
12	125,00
13	555,00
14 a) (i)	555,00
(ii)	173,00
b) (i)	694,00
(ii)	173,00
15	1 387,00

7 The portion of paragraph 16(a) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
16 (a)	44.00

8 The portion of item 17 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
17 (a)	44.00
(b)	13.00

9 The portion of paragraph 18(a) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
18 (a)	1.00

10 The portion of item 19 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Fee (\$)
19 (a)	13.00
(b)	13.00
(c)	13.00

11 The schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 19:

	Column 1	Column 2
Item	Description	Fee (\$)
20	Registration of a trademark in respect of an application with a filing date before June 17, 2019	277.00

Coming into Force

12 These Regulations come into force on January 1, 2024.

7 Le passage de l'alinéa 16a) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
16 a)	44,00

8 Le passage de l'article 17 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
17 a)	44,00
b)	13,00

9 Le passage de l'alinéa 18a) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
18 a)	1,00

10 Le passage de l'article 19 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit (\$)
19 a)	13,00
b)	13,00
c)	13,00

11 L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Description	Droit (\$)
20	Enregistrement d'une marque de commerce à l'égard d'une demande dont la date de dépôt est antérieure au 17 juin 2019	277,00

Entrée en vigueur

12 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Regulations Amending the Copyright Regulations

Statutory authority
Copyright Act

Sponsoring department
Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 6312](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Copyright Regulations* under section 59^a of the *Copyright Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Doug Milne, Senior Director, Policy, International Affairs and Research Office, Canadian Intellectual Property Office (email: doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur

Fondement législatif
Loi sur le droit d'auteur

Ministère responsable
Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 6312](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 59^a de la *Loi sur le droit d'auteur*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet du règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Doug Milne, directeur principal, Bureau des politiques, des affaires internationales et de la recherche, Office de la propriété intellectuelle du Canada (courriel : doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a S.C. 1993, c. 15, s. 8
^b R.S., c. C-42

^a L.C. 1993, ch. 15, art. 8
^b L.R., ch. C-42

Regulations Amending the Copyright Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur

Amendment

1 The schedule to the *Copyright Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

1 L'annexe du *Règlement sur le droit d'auteur*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on January 1, 2024.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

SCHEDULE

(Section 1)

SCHEDULE

(Subsection 5(2), paragraph 6(2)(b) and sections 7 and 9)

Tariff of Fees

Item	Service	Column 2 Fee (\$)
1	Accepting an application for registration of a copyright	
	(a) under section 55 of the Act	
	(i) if the application and fee are submitted online to the Copyright Office, via the Canadian Intellectual Property Office website	63.00
	(ii) in any other case	81.00
	(b) under section 56 of the Act	
	(i) if the application and fee are submitted online to the Copyright Office, via the Canadian Intellectual Property Office website	63.00
	(ii) in any other case	81.00
2	Accepting for registration an assignment or licence of a copyright under section 57 of the Act	81.00

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE

(paragraphe 5(2), alinéa 6(2)b) et articles 7 et 9)

Tarif des taxes

Article	Service	Colonne 2 Taxe (\$)
1	Acceptation d'une demande d'enregistrement d'un droit d'auteur :	
	a) faite conformément à l'article 55 de la Loi :	
	(i) dans le cas où la demande et la taxe sont soumises en ligne au Bureau du droit d'auteur par le truchement du site Web de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada	63,00
	(ii) dans tout autre cas	81,00
	b) faite conformément à l'article 56 de la Loi :	
	(i) dans le cas où la demande et la taxe sont soumises en ligne au Bureau du droit d'auteur par le truchement du site Web de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada	63,00
	(ii) dans tout autre cas	81,00
2	Acceptation, pour enregistrement, de l'acte de cession d'un droit d'auteur ou d'une licence relative à un droit d'auteur, conformément à l'article 57 de la Loi	81,00

¹ SOR/97-457

¹ DORS/97-457

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Service	Fee (\$)	Article	Service	Taxe (\$)
3	Processing a request for accelerated action on an application for registration of a copyright or registration of an assignment, licence or other document	81.00	3	Traitement d'une demande de procédure accélérée concernant une demande d'enregistrement d'un droit d'auteur ou l'enregistrement d'un acte de cession, d'une licence ou de tout autre document	81,00
4	Correcting a clerical error not committed by the Copyright Office in any instrument of record including, without an additional fee, issuing a corrected certificate of registration of copyright, under section 61 of the Act, or processing a request to include in the Register of Copyrights any other document affecting a copyright		4	Correction d'une erreur d'écriture dans un document d'enregistrement qui n'a pas été faite par le Bureau du droit d'auteur, y compris, sans taxe supplémentaire, la délivrance d'un certificat corrigé d'enregistrement du droit d'auteur, conformément à l'article 61 de la Loi, ou examen d'une demande visant à inclure dans le registre des droits d'auteur tout autre document affectant un droit d'auteur :	
	(a) if the request and fee are submitted online to the Copyright Office, via the Canadian Intellectual Property Office website	63.00		a) dans le cas où la demande et la taxe sont soumises en ligne au Bureau du droit d'auteur par le truchement du site Web de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada	63,00
	(b) in any other case	81.00		b) dans tout autre cas	81,00
5	Providing a certified copy in paper form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i>		5	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sur support papier, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> :	
	(a) for each certification	44.00		a) pour chaque certification	44,00
	(b) plus, for each page	1.00		b) plus, pour chaque page	1,00
6	Providing a certified copy in electronic form of a document, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> ,		6	Fourniture d'une copie certifiée d'un document sous forme électronique, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> :	
	(a) for each certification	44.00		a) pour chaque certification	44,00
	(b) plus, for each copyright to which the request relates	13.00		b) plus, pour chaque droit d'auteur visé par la demande	13,00
7	Providing a copy in paper form of a document, for each page		7	Fourniture d'une copie d'un document sur support papier, pour chaque page :	
	(a) if the user of the service makes the copy using Copyright Office equipment	1.00		a) si le bénéficiaire du service fait la copie à l'aide de l'équipement du Bureau du droit d'auteur	1,00
	(b) if the Copyright Office makes the copy	1.00		b) si le Bureau du droit d'auteur fait la copie	1,00
8	Providing a copy in electronic form of a document		8	Fourniture d'une copie d'un document sous forme électronique :	
	(a) for each request	13.00		a) pour chaque demande	13,00
	(b) plus, if the copy is requested on a physical medium, for each physical medium provided other than the first	13.00		b) plus, si la copie est demandée sur un support physique, pour chaque support physique fourni autre que le premier	13,00
	(c) plus, for each copyright to which the request relates	13.00		c) plus, pour chaque droit d'auteur visé par la demande	13,00

Regulations Amending the Industrial Design Regulations

Statutory authority
Industrial Design Act

Sponsoring department
Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 6312](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Industrial Design Regulations* under section 25^a of the *Industrial Design Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Doug Milne, Senior Director, Policy, International Affairs and Research Office, Canadian Intellectual Property Office (email: doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels

Fondement législatif
Loi sur les dessins industriels

Ministère responsable
Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 6312](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 25^a de la *Loi sur les dessins industriels*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet du règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Doug Milne, directeur principal, Bureau des politiques, des affaires internationales et de la recherche, Office de la propriété intellectuelle du Canada (courriel : doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a S.C. 2014, c. 39, s. 111; S.C. 2015, c. 36, s. 47
^b R.S., c. I-9

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 111; L.C. 2015, ch. 36, art. 47
^b L.R., ch. I-9

Regulations Amending the Industrial Design Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels

Amendments

1 Item 1 of the schedule to the *Industrial Design Regulations*¹ is replaced by the following:

Item	Column 1 Description	Column 2 Fee (\$)
1	Filing of an application	
	(a) basic fee	567.00
	(b) additional fee, for each photograph or graphic reproduction in excess of 10	14.00

2 The portion of items 2 to 4 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Fee (\$)
2	496.00
3	63.00
4	125.00

3 The portion of paragraph 5(a) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Fee (\$)
5(a)	1.00

4 The portion of item 6 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Fee (\$)
6 (a)	13.00
(b)	13.00
(c)	13.00

Modifications

1 L'article 1 de l'annexe du *Règlement sur les dessins industriels*¹ est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Description	Colonne 2 Droits (\$)
1	Dépôt d'une demande d'enregistrement	
	a) droits de base	567,00
	b) droits additionnels, pour chaque photographie ou reproduction graphique en sus de 10	14,00

2 Le passage des articles 2 à 4 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droits (\$)
2	496,00
3	63,00
4	125,00

3 Le passage de l'alinéa 5a) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droits (\$)
5a)	1,00

4 Le passage de l'article 6 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droits (\$)
6 a)	13,00
b)	13,00
c)	13,00

¹ SOR/2018-120

¹ DORS/2018-120

5 The portion of paragraph 7(a) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Fee (\$)
7(a)	44.00

6 The portion of items 8 to 11 of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Fee (\$)
8 (a)	44.00
(b)	13.00
9	284.00
10	709.00
11	125.00

Coming into Force

7 These Regulations come into force on January 1, 2024.

5 Le passage de l'alinéa 7a) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droits (\$)
7a)	44,00

6 Le passage des articles 8 à 11 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droits (\$)
8 a)	44,00
b)	13,00
9	284,00
10	709,00
11	125,00

Entrée en vigueur

7 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations

Statutory authority

Integrated Circuit Topography Act

Sponsoring department

Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 6312](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations* under paragraph 27(f) of the *Integrated Circuit Topography Act*^a.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Doug Milne, Senior Director, Policy, International Affairs and Research Office, Canadian Intellectual Property Office (email: doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

^a S.C. 1990, c. 37

Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés

Fondement législatif

Loi sur les topographies de circuits intégrés

Ministère responsable

Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 6312](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 27f) de la *Loi sur les topographies de circuits intégrés*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet du règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Doug Milne, directeur principal, Bureau des politiques, des affaires internationales et de la recherche, Office de la propriété intellectuelle du Canada (courriel : doug.milne2@ised-isde.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a L.C. 1990, ch. 37

Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés

Amendment

1 The schedule to the *Integrated Circuit Topography Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

Modification

1 L'annexe du *Règlement sur les topographies de circuits intégrés*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on January 1, 2024.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

SCHEDULE

(Section 1)

SCHEDULE

(Subsection 20(1) and section 28)

Tariff of Fees

Item	Column 1 Description	Column 2 Fee (\$)
1	Filing an application	284.00
2	Amending an application following a request made under subsection 20(1) of these Regulations	94.00
3	Entering in the register particulars of a transfer of an interest or grant of a licence affecting a registered topography under subsection 21(1) of the Act	94.00
4	Amending an entry or making a new entry in the register under subsection 21(2) of the Act	94.00
5	Amending a certificate of registration or issuing a new certificate of registration under subsection 19(4) of the Act, for the purpose of correcting a typographical or clerical error made as a result of incorrect information provided by the applicant	94.00
6	Providing a copy of a document, of entries in or extracts from the register or of any material referred to in section 26 of these Regulations, for each page measuring 21.5 cm x 28 cm (8½ in. x 11 in.) or less	6.00

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE

(paragraphe 20(1) et article 28)

Tarif des droits

Article	Colonne 1 Description	Colonne 2 Droit (\$)
1	Dépôt d'une demande	284,00
2	Modification d'une demande à la suite d'une requête faite en vertu du paragraphe 20(1) du présent règlement	94,00
3	Inscription au registre des détails de la transmission d'un intérêt dans une topographie enregistrée ou de l'attribution d'une licence afférente à une topographie enregistrée, au titre du paragraphe 21(1) de la Loi	94,00
4	Modification d'une inscription au registre ou nouvelle inscription au registre, en vertu du paragraphe 21(2) de la Loi	94,00
5	Modification ou remplacement d'un certificat d'enregistrement en vertu du paragraphe 19(4) de la Loi afin de corriger une erreur matérielle, notamment typographique, attribuable à des renseignements inexacts fournis par le demandeur	94,00
6	Fourniture d'une copie d'un document, d'inscriptions au registre, d'extraits du registre ou de pièces visées à l'article 26 du présent règlement, pour chaque page d'au plus 21,5 cm x 28 cm (8,5 po x 11 po)	6,00

¹ SOR/93-212

¹ DORS/93-212

Column 1	Column 2
Item	Fee (\$)
7	Providing a certified copy of a document referred to in subsection 15(2) of the Act, other than a certified copy made under Rule 318 or 350 of the <i>Federal Courts Rules</i> 63.00

Colonne 1	Colonne 2
Article	Droit (\$)
7	Fourniture d'une copie certifiée d'un document visé au paragraphe 15(2) de la Loi, autre qu'une copie certifiée faite en application des règles 318 ou 350 des <i>Règles des Cours fédérales</i> 63,00

INDEX**COMMISSIONS****Canadian International Trade Tribunal**

Appeals	
Notice No. HA-2022-022.....	6248
Determination	
Hotels, motels and commercial accommodation	6248

**Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission**

Decisions	6251
* Notice to interested parties.....	6250
Part 1 applications	6250

GOVERNMENT NOTICES**Bank of Canada**

Statement	
Statement of financial position as at November 30, 2022.....	6237

Environment and Climate Change Canada

Species at Risk Act	
Description of Barn Owl, Western population, critical habitat in the Alaksen National Wildlife Area, George C. Reifel Bird Sanctuary, and Shoal Harbour Bird Sanctuary	6240

**Innovation, Science and Economic
Development Canada**

Radiocommunication Act	
Notice No. SMSE-021-22 — Publication of RSS-131, Issue 4	6241

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	6242
--------------------------------	------

**Public Safety and Emergency Preparedness,
Dept. of**

Criminal Code	
Revocation of designation as fingerprint examiner.....	6239

**Superintendent of Financial Institutions,
Office of the**

Trust and Loan Companies Act	
ADS Canadian Bank and The Bank of Nova Scotia Trust Company — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business	6241

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer, Office of the**

Canada Elections Act	
Deregistration of a registered political party	6247

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament).....	6246
--	------

Senate

Royal assent	
Bills assented to	6246

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations	6253

Industry, Dept. of

Copyright Act	
Regulations Amending the Copyright Regulations	6347
Industrial Design Act	
Regulations Amending the Industrial Design Regulations	6350
Integrated Circuit Topography Act	
Regulations Amending the Integrated Circuit Topography Regulations.....	6353
Patent Act	
Rules Amending the Patent Rules	6312
Trademarks Act	
Regulations Amending the Trademarks Regulations	6343

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada

Bilan	
État de la situation financière au 30 novembre 2022	6237

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	6242
-----------------------------------	------

Environnement et Changement climatique Canada

Loi sur les espèces en péril	
Description de l'habitat essentiel de l'Effraie des clochers, population de l'Ouest, dans la réserve nationale de faune Alaksen, le refuge d'oiseaux de George C. Reifel et le refuge d'oiseaux de Shoal-Harbour	6240

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Loi sur la radiocommunication	
Avis n° SMSE-021-22 — Publication du CNR-131, 4 ^e édition	6241

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel	
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales	6239

Surintendant des institutions financières, Bureau du

Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt	
Banque canadienne ADS et La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement	6241

COMMISSIONS

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	6250
Décisions	6251
Demandes de la partie 1	6250

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appels	
Avis n° HA-2022-022	6248
Décision	
Hôtels, motels et logements commerciaux.....	6248

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44 ^e législature)	6246
--	------

Directeur général des élections, Bureau du

Loi électorale du Canada	
Radiation d'un parti politique enregistré	6247

Sénat

Sanction royale	
Projets de loi sanctionnés.....	6246

RÈGLEMENTS PROJETÉS

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

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers	6253

Industrie, min. de l'

Loi sur le droit d'auteur	
Règlement modifiant le Règlement sur le droit d'auteur	6347
Loi sur les brevets	
Règles modifiant les Règles sur les brevets ...	6312
Loi sur les dessins industriels	
Règlement modifiant le Règlement sur les dessins industriels	6350
Loi sur les marques de commerce	
Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce	6343
Loi sur les topographies de circuits intégrés	
Règlement modifiant le Règlement sur les topographies de circuits intégrés.....	6353

* Cet avis a déjà été publié.