

**COURT OF APPEAL FOR ONTARIO**

IN THE MATTER OF A REFERENCE to the Court of Appeal pursuant to section 8 of the *Courts of Justice Act*, RSO 1990, c. C.34, by Order-in-Council 1014/2018 respecting the constitutionality of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*, Part 5 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, SC 2018, c. 12

---

**FACTUM OF THE ATTORNEY GENERAL OF CANADA  
IN RESPONSE TO INTERVENERS**

---

**ATTORNEY GENERAL OF CANADA**

Department of Justice Canada  
Prairie Region (Winnipeg)  
301 – 310 Broadway  
Winnipeg, MB R3C 0S6

**Per: Sharlene Telles-Langdon, Christine  
Mohr, Brooke Sittler, Mary Matthews, Neil  
Goodridge, and Ned Djordjevic**

Phone: 204-983-0862  
Fax: 204-984-8495  
E-mail: [sharlene.telles-langdon@justice.gc.ca](mailto:sharlene.telles-langdon@justice.gc.ca)

**Counsel for the Attorney General of  
Canada**

**TO:**

**THE ATTORNEY GENERAL OF ONTARIO**

Constitutional Law Branch  
720 Bay Street, 4<sup>th</sup> Floor  
Toronto, ON M7A 2S9

**Per: Josh Hunter / Padraic Ryan / Thomas Lipton**

LSO Nos.: 49037M / 61687J / 60776V

Tel.: 416-326-3840 / 416-326-0131 / 416-326-0296

Fax: 416-326-4015

E-mail: [Joshua.hunter@ontario.ca](mailto:Joshua.hunter@ontario.ca)

[Padraic.ryan@ontario.ca](mailto:Padraic.ryan@ontario.ca)

[Thomas.lipton@ontario.ca](mailto:Thomas.lipton@ontario.ca)

**Counsel for the Attorney General of Ontario**

**AND TO:**

**ATTORNEY GENERAL OF  
SASKATCHEWAN**

Ministry of Justice (Saskatchewan)  
Constitutional Law Branch  
820-1874 Scarth St,  
Regina, SK, S4P 4B3

**Per: P. Mitch McAdam, QC, and  
Alan Jacobson**

Phone: 306-787-7846

Fax: 306-787-9111

Email: [mitch.mcadam@gov.sk.ca](mailto:mitch.mcadam@gov.sk.ca)  
[alan.jacobson@gov.sk.ca](mailto:alan.jacobson@gov.sk.ca)

**Counsel for the Attorney General of  
Saskatchewan**

**AND TO:**

**ATTORNEY GENERAL OF NEW  
BRUNSWICK**

Office of the Attorney General  
Legal Services  
PO Box 6000, 675 King Street, Suite 2078  
Fredericton, NB E3B 5H1

**Per: William E. Gould,  
Isabel Lavoie Daigle, and  
Rachelle Standing**

Phone: 506-453-2222

Fax: 506-453-3275

Email: [William.Gould@gnb.ca](mailto:William.Gould@gnb.ca)  
[Isabel.LavoieDaigle@gnb.ca](mailto:Isabel.LavoieDaigle@gnb.ca)  
[Rachelle.Standing@gnb.ca](mailto:Rachelle.Standing@gnb.ca)

**Counsel for the Attorney General of New  
Brunswick**

**AND TO:**

**ATTORNEY GENERAL OF BRITISH  
COLUMBIA**

British Columbia Ministry of Attorney General  
Legal Services Branch  
6<sup>th</sup> Floor - 1001 Douglas Street  
Victoria, BC V8W 2C5

**Per: J. Gareth Morley**

Phone: 250-952-7644

Fax: 250-356-9154

Email: [Gareth.Morley@gov.bc.ca](mailto:Gareth.Morley@gov.bc.ca)

**Counsel for the Attorney General of British  
Columbia**

**AND TO:**

**ASSEMBLY OF FIRST NATIONS**

55 Metcalfe Street, Suite 1600  
Ottawa, ON K1P 6L5

**Per: Stuart Wuttke and  
Adam Williamson**

Phone: 613-241-6789

Fax: 613-241-5808

Email: [swuttke@afn.ca](mailto:swuttke@afn.ca)  
[awilliamson@afn.ca](mailto:awilliamson@afn.ca)

**Counsel for Assembly of First Nations**

Goddard Nasser LLP  
55 University Avenue, Suite 1100  
Toronto, ON M5J 2H7

**Per: Justin H. Nasser**

LSO No.: 64173W

Phone: 647-351-7944

Fax: 647-846-7733

Email: [justin@gnllp.ca](mailto:justin@gnllp.ca)

**Toronto Agent for the Attorney General of  
British Columbia**

**AND TO:**

**ATHABASCA CHIPEWYAN FIRST NATION**

Ecojustice Environmental Law Clinic  
at the University of Ottawa  
216 – 1 Stewart Street  
Ottawa, ON K1N 6N5

**Per: Amir Attaran**  
Phone: 613-562-5800 ext. 3382  
Fax: 613-562-5319  
Email: [aattaran@ecojustice.ca](mailto:aattaran@ecojustice.ca)

Woodward & Company Lawyers LLP  
200 – 1022 Government Street  
Victoria, BC V8W 1X7

**Per: Matt Hulse**  
Phone: 250-383-2356  
Fax: 250-380-6560  
Email: [mhulse@woodwardandcompany.com](mailto:mhulse@woodwardandcompany.com)

**Counsel for the Athabasca Chipewyan First Nation**

**AND TO:**

**CANADIAN PUBLIC HEALTH ASSOCIATION**

Gowling WLG (Canada) LLP  
1 First Canadian Place  
100 King Street West, Suite 1600  
Toronto, ON M5X 1G5

**Per: Jennifer King, Michael Finley,  
and Liane Langstaff**  
Phone: 416-862-7525  
Fax: 416-862-7661  
Email: [jennifer.king@gowlingwlg.com](mailto:jennifer.king@gowlingwlg.com)  
[michael.finley@gowlingwlg.com](mailto:michael.finley@gowlingwlg.com)  
[liane.langstaff@gowlingwlg.com](mailto:liane.langstaff@gowlingwlg.com)

**Counsel for Canadian Public Health Association**

**AND TO:**

**CANADIAN ENVIRONMENTAL LAW ASSOCIATION, ENVIRONMENTAL DEFENCE CANADA INC. and the SISTERS OF PROVIDENCE OF ST. VINCENT DE PAUL**

Canadian Environmental Law Association  
1500 – 55 University Avenue  
Toronto, ON M5J 2H7

**Per: Joseph Castrilli and  
Richard Lindgren**  
Phone: 416-960-2284 ex 7218  
Fax: 416-960-9392  
Email: [castrillij@sympatico.ca](mailto:castrillij@sympatico.ca)  
[rlindgren@sympatico.ca](mailto:rlindgren@sympatico.ca)

**Counsel for Canadian Environmental Law Association, Environmental Defence Canada Inc., and the Sisters of Providence of St. Vincent de Paul**

**AND TO:**

**CANADIAN TAXPAYERS FEDERATION**

Crease Harman LLP  
Barristers and Solicitors  
800 – 1070 Douglas Street  
Victoria, BC V8W 2C4

**Per: R. Bruce E. Hallsor, Q.C.**  
Phone: 250-388-5421  
Fax: 250-388-4294  
Email: [bhallsor@crease.com](mailto:bhallsor@crease.com)

**Counsel for Canadian Taxpayers Federation**

**AND TO:**

**DAVID SUZUKI FOUNDATION**  
Ecojustice Environmental Law Clinic  
at the University of Ottawa  
216 – 1 Stewart Street  
Ottawa, ON K1N 6N5

**Per: Joshua Ginsberg and  
Randy Christensen**  
Phone: 613-562-5800 ext. 3399  
Fax: 613-562-5319  
Email: [jginsberg@ecojustice.ca](mailto:jginsberg@ecojustice.ca)  
[rchristensen@ecojustice.ca](mailto:rchristensen@ecojustice.ca)  
**Counsel for David Suzuki Foundation**

**AND TO:**

**ÉQUITERRE / CENTRE QUÉBÉCOIS DU  
DROIT DE L'ENVIRONNEMENT**

Michel Bélanger Avocats inc.  
454, avenue Laurier Est  
Montréal (Québec) H2J 1E7

**Per: Marc Bishai and  
David Robitaille**  
Phone: 514-844-4646  
Facsimile: 514-844-7009  
Email: [marc.bishai@gmail.com](mailto:marc.bishai@gmail.com)  
[david.robitaille@uottawa.ca](mailto:david.robitaille@uottawa.ca)  
**Counsel for Équiterre / Centre québécois du  
droit de l'environnement (CQDE)**

**AND TO:**

**CANADA'S ECOFISCAL  
COMMISSION**

University of Ottawa  
57 Louis Pasteur Street  
Ottawa, ON K1N 6N5

**Per: Stewart Elgie**  
Phone: 613-562-5800 ext. 1270  
Fax: 613-562-5124  
Email: [selgie@uottawa.ca](mailto:selgie@uottawa.ca)  
**Counsel for Canada's Ecofiscal  
Commission**

**AND TO:**

**INTERGENERATIONAL CLIMATE  
COALITION**

Ratcliff & Company LLP  
500 – 221 West Esplanade  
North Vancouver, BC V7M 3J3

**Per: Nathan Hume and  
Emma K. Hume**  
Phone: 604-988-5201  
Fax: 604-988-1352  
Email: [nhume@ratcliff.com](mailto:nhume@ratcliff.com)  
[ehume@ratcliff.com](mailto:ehume@ratcliff.com)  
**Counsel for the Intergenerational  
Climate Coalition**

**AND TO:**

**INTERNATIONAL EMISSIONS TRADING  
ASSOCIATION**

DeMarco Allan LLP  
333 Bay Street, Suite 625  
Toronto, ON M5H 2R2

**Per: Lisa DeMarco and  
Jonathan McGillivray**

Phone: 647-991-1190

Fax: 1-888-734-9459

Email: [lisa@demarcoallan.com](mailto:lisa@demarcoallan.com)  
[jonathan@demarcoallan.com](mailto:jonathan@demarcoallan.com)

**Counsel for the International Emissions  
Trading Association**

**AND TO:**

**UNITED CONSERVATIVE  
ASSOCIATION**

McLennan Ross LLP  
600 McLennan Ross Building  
12220 Stony Plain Road  
Edmonton, AB T5N 3Y4

**Per: Steven Dollansky and  
Ryan Martin**

Phone: 780-492-9135

Fax: 780-733-9707

Email: [sdollansky@mross.com](mailto:sdollansky@mross.com)  
[rmartin@mross.com](mailto:rmartin@mross.com)

**Counsel for United Conservative  
Association**

**AND TO:**

**UNITED CHIEFS AND COUNCILS OF  
MNIDOO MNISING**

Faculty of Law, University of Ottawa  
57 Louis Pasteur St.  
Ottawa, ON K1N 6N5

**Per: Nathalie Chalifour**

LSO No. 377660

Phone: 613-562-5800, ext 3331

Fax: 613-564-5124

Email: [nathalie.chalifour@uottawa.ca](mailto:nathalie.chalifour@uottawa.ca)

Westaway Law Group  
55 Murray Street, Suite 230  
Ottawa, ON K1N 5M3

**Per: Cynthia Westaway**

LSO No. 37698V

Phone: 613-722-9091

Fax: 613-722-9097

Email: [cynthia@westawaylaw.ca](mailto:cynthia@westawaylaw.ca)

**Counsel for United Chiefs and Councils of  
Mnidoo Mnising**

**TABLE OF CONTENTS**

<b>PART I – OVERVIEW .....</b>	<b>1</b>
<b>PART II – SUMMARY OF FACTS .....</b>	<b>2</b>
A. Understanding the Output-Based Pricing System – emissions intensity standards are not a capped emissions limit .....	2
B. The stringency assessment under the <i>Greenhouse Gas Pollution Pricing Act</i> ...	3
<b>PART III – CANADA’S STATEMENT OF POSITION AND ARGUMENT .....</b>	<b>4</b>
A. The cumulative dimensions of GHG emissions as a matter meets all of the <i>Crown Zellerbach</i> criteria.....	4
i. The cumulative dimensions of GHG emissions defined .....	4
ii. The “provincial inability” test defines and limits the scope of Parliament’s jurisdiction to address the cumulative dimensions of GHG emissions .....	6
iii. Recognizing the cumulative dimensions of GHG emissions as a matter of national concern will not displace provincial jurisdiction over GHG emissions mitigation measures addressing local aspects .....	12
B. The principles of federalism do not require uniform operation of federal laws .....	13
C. The fuel charge and excess emissions charge are regulatory charges - the <i>Act</i> implements a pricing regime to change behaviour to reduce GHG emissions .....	15
i. A relevant regulatory scheme exists.....	16
ii. The requisite relationship between the fuel charge and the scheme exists.....	17
D. If this Court finds that the <i>Act</i> imposes a tax, then it is validly enacted under s. 91(3) in a manner consistent with s. 53 of the <i>Constitution Act, 1867</i> .....	18
<b>PART IV – STATEMENT OF ORDER SOUGHT.....</b>	<b>20</b>
<b>SCHEDULE A – AUTHORITIES CITED .....</b>	<b>21</b>
<b>SCHEDULE B – LEGISLATION CITED.....</b>	<b>24</b>

## **PART I – OVERVIEW**

1. In this factum, the Attorney General of Canada (Canada) replies to the submissions made by the Attorney General of New Brunswick (New Brunswick), the Attorney General of Saskatchewan (Saskatchewan), the United Conservative Association (UCA), and the Canadian Taxpayers Federation (CTF). Canada makes six points in reply.

2. First, the “cumulative dimensions of greenhouse gas (GHG) emissions” is a single, distinct, and indivisible subject matter. This phrase incorporates three dimensions: the cumulative atmospheric concentrations of GHGs; the climate change impacts caused by cumulative GHG emissions; and Canada’s total national GHG emissions. Each dimension is extra-provincial. Taken together, they define the scope of the matter over which Parliament has authority to legislate to include only GHG emissions mitigation measures with national aspects.

3. Second, the cumulative dimensions of GHG emissions is constitutionally distinct from matters within provincial jurisdiction. The “provincial inability” test confirms Parliament’s jurisdiction and defines its limits. Provinces are constitutionally incapable of legislating to address this matter. To be valid, any federal legislation addressing this matter must be substantively related to reducing Canada’s total GHG emissions and must implement a national measure for which the failure to include one or more provinces or territories would jeopardize its successful operation in other parts of the country. The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act (Act)* meets these criteria.

4. Third, recognizing Parliament’s jurisdiction to address the cumulative dimensions of GHG emissions under s. 91 of the *Constitution Act, 1867* will not displace provincial jurisdiction over local matters, including intra-provincial GHG emissions mitigation measures.

Precise definition of the matter of national concern, the double aspect doctrine, and the narrow interpretation of the paramountcy doctrine ensures robust provincial jurisdiction.

5. Fourth, the *Act* respects all principles of federalism. There is no constitutional requirement of uniformity in the operation of federal laws. The principles of federalism and subsidiarity are interpretive principles, but they do not alter the text of the Constitution and are not a stand-alone basis on which the *Act* may be found unconstitutional.

6. Fifth, the *Act* implements a regulatory regime, under which the fuel charge and excess emissions charge are valid behaviour-changing regulatory charges. Their purpose is to encourage consumers and industry to change their behaviour in ways that will reduce their consumption of fossil fuels in order to reduce GHG emissions.

7. Sixth, in the alternative, if this Court characterizes the fuel charge as a tax, then it comes within Parliament's taxation power and complies with s. 53 of the *Constitution Act, 1867*.

## **PART II – SUMMARY OF FACTS**

8. Canada relies on the summary of facts in Canada's main Factum (Canada's Factum). Canada provides two factual clarifications in reply.

### **A. Understanding the Output-Based Pricing System – emissions intensity standards are not a capped emissions limit**

9. At paragraphs 46 and 47 of its factum, Saskatchewan argues that Part 2 of the *Act* imposes emissions limits that may cause regulated industries to "cut production". This reflects a misunderstanding of how the output-based pricing system (OBPS) operates. Unlike a cap-and-trade carbon pricing system, an OBPS does not impose a capped emissions limit. Rather, the OBPS establishes emissions-intensity standards, based on the quantity of GHGs emitted on average by facilities in a sector for a unit of output. This means that an energy efficient



industrial facility may not need to compensate for any excess emissions, even if it doubles production, and may receive surplus credits. Conversely, an energy inefficient industrial facility will be required to provide compensation for the portion of its emissions exceeding its output based standard for each unit of output it produces during the compliance period.

Canada's Factum at paras 40, 41; Canada's Record [CR], Vol 1, Affidavit of John Moffet [**Moffet**] at paras 111, 113.

**B. The stringency assessment under the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act***

10. In their factums, Saskatchewan (paragraph 26), New Brunswick (paragraphs 3, 36, and 41), and the CTF (paragraph 21) variously refer to the Governor in Council's discretion under the *Act* to list a province or territory in Schedule 1 as "politically motivated", "subjective", "vague", and changeable on a "whim". The evidence contradicts these assertions. The *Act* requires the Governor in Council to consider the stringency of provincial GHG emissions pricing mechanisms as "the primary factor" in deciding whether the federal pricing system should operate, in whole or in part, to fill in gaps. The meaning of this limit on the Governor in Council's discretion was debated when ss. 166(3) and 189(2) were amended during the legislative process. The publicly available Benchmark and related guidance documents set out the criteria used for this assessment. The Government of Canada announced the outcome of its assessments on October 23, 2018. The Governor in Council listed provinces and territories in Schedule 1 in accordance with the *Act*, concurrently for Part 2 and subsequently for Part 1.

CR Vols 1, 3, Tab 1, Moffet at paras 72-76, 89-92, 119-121, Exhibits S at 203, W, X, BB; [House of Commons, Standing Committee on Finance, Evidence, 42nd Parl, 1st Sess. \[FINA\], No 157 \(23 May 2018\)](#) at 12-14; *Act*, ss 166(2), 166(3), 189(1), 189(2); [Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act](#), SOR/2018-212; [Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act](#), SOR/2019-79; Factum of the Attorney General of Canada, filed February 15, 2019 [**Canada's Factum**] at paras 28, 29, 42, 43.

### **PART III – CANADA’S STATEMENT OF POSITION AND ARGUMENT**

11. Canada’s positions on the issues before this Court are set out at paragraphs 48-50 of Canada’s Factum. Canada’s specific responses to issues raised by Interveners are set out below.

#### **A. The cumulative dimensions of GHG emissions as a matter meets all of the *Crown Zellerbach* criteria**

##### **i. The cumulative dimensions of GHG emissions defined**

12. For different reasons, the UCA, New Brunswick, and Saskatchewan each argue in their factums that the “cumulative dimensions of GHG emissions” is not a single, distinct, and indivisible matter. The UCA (paragraphs 10-17) argues that “cumulative dimensions” adds nothing to “GHG emissions” in Canada’s identification of the matter of national concern, and then focuses on the sources of GHG emissions to argue that “GHG emissions” are not a single, distinct, and indivisible matter. New Brunswick (paragraphs 10-13) provides its own erroneous definition of the cumulative dimensions of GHG emissions and then dismisses its definition of the matter, attributed to Canada, as “a construction of convenience” that does not reflect “the science or socio-economic reality”. Saskatchewan (paragraphs 21, 22) argues that there is “nothing qualitatively different” between GHG emissions and pollution generally.

13. In actuality, Canada’s definition of the “cumulative dimensions of GHG emissions” refers to three evidence-based dimensions that, taken together, provide the required singleness, distinctiveness, and indivisibility to be addressed as a matter of national concern. Defining the subject matter simply as “GHG emissions” does not provide the necessary unity for a matter of national concern because it does not reflect their extra-provincial or international impacts. Canada’s Factum discussed each dimension, with reference to Canada’s evidence.

*R. v. Crown Zellerbach Canada Ltd*, [1988] 1 SCR 401 at 432 [*Crown Zellerbach*];  
*Reference re: Anti-Inflation Act*, [1976] 2 SCR 373 at 458.

14. Specifically, the first dimension is the *cumulative atmospheric concentrations of GHGs*. This refers to the factual indivisibility and transboundary accumulation of GHGs in the atmosphere. GHGs are a specific and persistent interprovincial and international pollutant. GHGs circulate in the atmosphere, so emissions anywhere raise atmospheric concentrations everywhere. Atmospheric concentrations of CO<sub>2</sub> are higher now than at any time in the past million years. Prior to 1950, they had not exceeded 300 parts per million (ppm) during that timeframe. Current concentrations have reached 400 ppm, and are still climbing.

CR Vol 1, Tab 1, Moffet at para 8, Exhibit A at 8; Canada's Factum at paras 1, 8, 53, 59, 61, 63-65.

15. The second dimension is the *climate change impacts caused by cumulative GHG emissions*. GHG emissions have harmful effects beyond provincial borders. Global net human-caused emissions of GHGs must fall rapidly to avoid catastrophic consequences. The first and second cumulative dimensions underpin the international agreements in place to reduce global GHG emissions. These agreements reflect the emissions reductions, including Canada's intended reductions, required to avoid some of the worst consequences of climate change.

CR Vols 1, 2, Tab 1, Moffet at paras 6-45, Exhibits A-G, I; Canada's Factum at paras 1, 7-14, 53, 59-61, 64, 65.

16. The third dimension is *Canada's total national GHG emissions*. Canada's total national GHG emissions necessarily consist of the cumulative total of emissions from every province and territory. Juxtaposing Canada's emissions reduction targets with Canada's emissions trends since 1990 shows that, historically, Canada has not been on track to meet its reduction targets. This demonstrates the necessity for a national approach. Canada's first target under the *United Nations Framework Convention on Climate Change*, which came into force in 1994, was to return Canada's emissions to 1990 levels. Canada's current nationally determined contribution

under the *Paris Agreement* is 30% below 2005 levels by 2030 and Canada is expected to show a progression in ambition in Canada's next nationally determined contribution, which Canada is obliged to communicate in 2025. Canada's GHG emissions in 2016 were 704 Megatonnes (Mt) CO<sub>2</sub>e, which is 101 Mt CO<sub>2</sub>e higher than in 1990 and 3.8% lower than in 2005.

CR Vol 1, Tab 1, Moffet at paras 28, 32, 34, 36, 43-45; CR Vol 3, Tab 2, Affidavit of Dominique Blain [**Blain**] at paras 18, 21, Exhibit A at 13-14; Canada's Factum at paras 14, 16-18, 26, 53, 68.

17. Comparing British Columbia's and Saskatchewan's GHG emissions demonstrates the national aspects inherent in this cumulative dimension. Canada's GHG emissions are the cumulative total of emissions from each province and territory, so a provincial failure to reduce emissions undermines reductions achieved by other provinces. Since 2005, British Columbia's GHG emissions have decreased by 3.2 Mt CO<sub>2</sub>e, a 5.1% reduction, while Saskatchewan's GHG emissions have increased by 7.4 Mt CO<sub>2</sub>e, a 10.7% increase. Saskatchewan's increase exceeds British Columbia's reduction. Yet British Columbia is constitutionally unable to legislate GHG emissions mitigation measures to address their cumulative dimensions. Contrary to Saskatchewan's arguments (paragraphs 24, 25, and 31), Canada's position here is not dependent on "traceable molecules". While "traceable molecules" of a pollutant causing interprovincial harm would undoubtedly be interprovincial pollution within Parliament's jurisdiction, this is not necessarily the only defining feature of interprovincial pollution.

CR Vol 3, Tab 2, Blain at para 21, Exhibit A at 13-14; Canada's Factum at paras 17, 18, 53, 64, 68, 69.

**ii. The "provincial inability" test defines and limits the scope of Parliament's jurisdiction to address the cumulative dimensions of GHG emissions**

18. The "provincial inability" test both confirms Parliament's jurisdiction over the cumulative dimensions of GHG emissions and defines its limits. New Brunswick's central

premise is that the cumulative dimensions of GHG emissions does not meet the indivisibility requirement because it does not distinguish between federal and provincial “zones of authority”. At paragraphs 18 and 19 of its factum, the UCA argues this matter has no limits, so recognizing it as a matter of national concern will give Parliament jurisdiction to regulate matters that “clearly fall within Alberta’s jurisdiction.” Both ignore Justice Le Dain’s conclusion in *Crown Zellerbach* that the “provincial inability” test assists “in determining whether a matter has the requisite singleness or indivisibility from a functional as well as a conceptual point of view.”

*Crown Zellerbach* at 434; *Contra* New Brunswick’s Factum as a whole, esp. paras 13-17, 33, 36, 37, 44.

19. The “provincial inability” test is a complete response to New Brunswick’s and the UCA’s arguments because it distinguishes the cumulative dimensions of GHG emissions from provincial matters for constitutional purposes. Parliament’s jurisdiction to address this matter of national concern is limited to the national aspects of the problem. To be valid, a federal legislative measure addressing this matter must not only be substantively related to reducing Canada’s cumulative GHG emissions, it must implement a national measure for which the failure to include one or more provinces would jeopardize successful operation in other parts of the country. Such legislation transcends provincial constitutional competence.

20. The “provincial inability” test as a limit on the scope of the matter is inherent in the words of s. 91, which provide Parliament with jurisdiction “to make laws for the peace, order, and good government of Canada, in relation to all matters not coming within the classes of subjects by this Act assigned exclusively to the Legislatures of the Provinces”. This power ensures that there are no jurisdictional vacuums in the division of powers. To deny Parliament’s jurisdiction to address the cumulative dimensions of GHG emissions would be to leave a gaping hole in our Constitution in terms of national GHG emissions mitigation measures. Section 91

also excludes purely local matters from federal jurisdiction and requires that a “matter” of national concern be defined in a way that distinguishes it from provincial jurisdiction.

21. In 1976, Professor Gibson identified “provincial inability” as an organizing principle for the courts’ early national concern decisions, positing that a “national dimension” exists when “a significant aspect of a problem is beyond provincial reach”. The Supreme Court then conceptually adopted “provincial inability” into the test for a matter of national concern and concurrently incorporated it into the test for the general branch of the trade and commerce power. Although the two powers are different, they share many similar characteristics. Thus, the Supreme Court’s jurisprudence on provincial inability in respect of the general trade and commerce power is instructive.

Dale Gibson, “Measuring National Dimensions”, (1976) 7 Man LJ 15 at 33-37.

22. In *Crown Zellerbach*, the Supreme Court traced the evolution of the provincial inability test in relation to Parliament’s power to address matters of national concern. The Supreme Court first mentioned the provincial inability test in *Labatt Breweries*, a case that considered both Parliament’s general trade and commerce power and the national concern doctrine. In its discussion of the latter, the Court decided the case based on Professor Hogg’s articulation of the provincial inability concept in his 1977 (first) edition of *Constitutional Law of Canada*.

[\*Crown Zellerbach\*](#) at 427-431; [\*Labatt Breweries of Canada Ltd v. Attorney General of Canada\*](#), [1980] 1 SCR 914 at 945.

23. In *Schneider*, referencing Gibson, the Supreme Court found that the problem of heroin dependency is not a matter of national concern, as distinct from illegal trade in drugs, based on

the provincial inability test. In *Wetmore*, Justice Dickson in dissent,<sup>1</sup> referencing Hogg, relied on the provincial inability test to find that the impugned legislation could not be maintained under either the national concern doctrine or Parliament's general trade and commerce power.

[\*Schneider v. The Queen\*](#), [1982] 2 SCR 112 at 131-32; [\*R. v. Wetmore\*](#), [1983] 2 SCR 284 at 294-96; [\*Crown Zellerbach\*](#) at 429-431.

24. The Supreme Court released its decision in *Wetmore* concurrently with *Canadian National Transportation*. In *Canadian National Transportation*, Justice Dickson, writing for a minority of the Court, added two factors as *indicia* of a valid regulation of general trade and commerce. These were "(i) that the provinces jointly or severally would be constitutionally incapable of passing such an enactment and (ii) that failure to include one or more provinces or localities would jeopardize successful operation in other parts of the country." In *General Motors*, the Court unanimously adopted Justice Dickson's reasons, setting out these *indicia* as the fourth and fifth factors of the test that still governs the scope of s. 91(2) today.

[\*Attorney General of Canada v. Canadian National Transportation Ltd.\*](#), [1983] 2 SCR 206 at 268; [\*General Motors of Canada Ltd. v. City National Leasing\*](#), [1989] 1 SCR 641 at 662; [\*Reference re Pan-Canadian Securities Regulation\*](#), 2018 SCC 48 at paras 101-03 [*Pan-Canadian Securities*].

25. Returning to *Crown Zellerbach*, after discussing Gibson's and Hogg's subtly differing conceptualizations of provincial inability, the Court concluded that the provincial inability test assists in determining whether a matter has the requisite degree of singleness and indivisibility. While it remains the leading authority on the provincial inability test under the national concern doctrine, *Crown Zellerbach* was decided over 30 years ago.

[\*Crown Zellerbach\*](#) at 432-34.

---

<sup>1</sup> The majority upheld the provision under Parliament's criminal law power, so found it unnecessary to consider other sources of federal authority.

26. The dissent's decision in *Hydro-Québec* turned on its application of the provincial inability test. Since "toxic substances" in that case were divisible between substances "whose effects are diffuse, persistent and serious", which met the provincial inability test, and substances "whose harmful effects are only temporary and localized... well within provincial ability to regulate", the subject matter was considered divisible. Thus, no further jurisprudential development was necessary. As articulated in *Crown Zellerbach* and applied in *Hydro- Québec*, the cumulative dimensions of GHG emissions meets the provincial inability test.

[R. v. Hydro-Québec](#), [1997] 3 SCR 213 at 263-64; Canada's Factum paras 64-66, 68.

27. However, the Supreme Court's most recent pronouncements concerning provincial inability in the general trade context are instructive in defining the limits of Parliament's jurisdiction. In *Reference re Securities Act*, the Court concluded that the federal legislation was *ultra vires* because it represented a "wholesale takeover of the regulation of the securities industry". However, the Court noted that the "need to prevent and respond to systemic risk may support federal legislation pertaining to the national problem raised by this phenomenon". This possibility was confirmed in *Pan-Canadian Securities*, when the Court judged the draft cooperative system securities legislation to be valid. The cooperative scheme includes uniform provincial and territorial legislation, federal legislation, a national regulator, and a Council of Ministers. The draft federal legislation deals with offences associated with securities and monitoring and prevention of systemic risk, thereby implementing the approach suggested by the Court in its 2011 opinion.

[Reference re Securities Act](#), 2011 SCC 66, [2011] 3 SCR 837 at paras 118-30; [Pan-Canadian Securities](#) at paras 106-07, 113-16. See also [Ontario Hydro v. Ontario \(LRB\)](#), [1993] 2 SCR 327 at 339-40, 422-25 [*Ontario Hydro*].



28. Jurisprudence concerning provincial inability in the general trade context shows how the general branch of the trade and commerce power can be validly exercised in respect of the national aspects of a larger subject matter, with the local aspects remaining within provincial jurisdiction. For GHG emissions, restricting the “cumulative dimensions of GHG emissions” to the national aspects reflects the approach taken to provincial inability in the Securities References. Parliament has jurisdiction over the cumulative dimensions of GHG emissions as a matter of national concern, while the provinces have jurisdiction over the local aspects of reducing GHG emissions. The provincial inability test operates in the same way for the national concern doctrine as it does for the general branch of the trade and commerce power.

29. With respect to Saskatchewan’s argument (paragraphs 32-35) that the subject matter does not meet the provincial inability test because a province may legislate an intra-provincial carbon pricing regime, this submission conflates Parliament’s chosen means to address the matter (a minimum national GHG emissions pricing standard) with the matter itself. New Brunswick’s submissions (paragraphs 41, 42) that carbon pricing can never be a matter of national concern suffers from the same conflation. The cumulative dimensions of GHG emissions patently meets the provincial inability test. The means does not define the matter.

30. Moreover, as set out at paragraph 69 of Canada’s Factum, the *Act* also fully meets the provincial inability test. Only Parliament can ensure that GHG emissions pricing applies throughout Canada. The *Act* is substantively related to reducing Canada’s cumulative GHG emissions and a failure to ensure that GHG emissions pricing applies in every Canadian province and territory jeopardizes the successful operation of the scheme through carbon leakage and negative interprovincial competitiveness impacts.

31. With respect to Saskatchewan's argument (paragraphs 16, 17) that backstop legislation is fundamentally inconsistent with recognizing a matter as a matter of national concern, Canada adopts Canada's Ecofiscal Commission's submissions at paragraphs 23 and 26-29 of its factum.

**iii. Recognizing the cumulative dimensions of GHG emissions as a matter of national concern will not displace provincial jurisdiction over GHG emissions mitigation measures addressing local aspects**

32. Both Saskatchewan (paragraphs 20, 21 and 36-41) and the UCA (paragraphs 36-44) argue that recognizing the cumulative dimensions of GHG emissions as a matter of national concern will displace provincial jurisdiction. As set out above, Parliament's jurisdiction is limited to the national aspects of the problem, which are beyond provincial jurisdiction. There is no displacement of provincial jurisdiction to address GHG emissions. As already set out in Canada's Factum (paragraphs 73-75), the double aspect doctrine applies and, together with the narrow interpretation of the paramountcy doctrine, ensures robust provincial jurisdiction.

[Orphan Well Association v. Grant Thornton Ltd.](#), 2019 SCC 4 at paras 64-66.

33. Saskatchewan's (paragraphs 20, 21 and 36-41) and the UCA's (paragraphs 36-44) displacement arguments depend on two flawed premises. Each erroneously posits that the constitutional concept of exclusivity has some superordinate meaning under Parliament's power to address matters of national concern, unlike any other constitutional head of power. Each then disregards application of the double aspect doctrine by falsely characterizing Canada's submissions on its important role as an argument for concurrent jurisdiction. Additionally, Saskatchewan continues to conflate the means with the matter, while the UCA defines the matter broadly as all aspects of GHG emissions.

34. Parliament's peace, order, and good government power to address matters of national concern is no more exclusive than Parliament's enumerated constitutional powers. An

exclusive power is not a full and complete occupation of a subject matter by one level of government to the exclusion of the other. The Supreme Court made this clear in *Ontario Hydro*.

*Crown Zellerbach* at 434; *Ontario Hydro* at 339-40, 424-25; *Multiple Access Ltd v. McCutcheon*, [1982] 2 SCR 161 at 174-76; *Reference re Assisted Human Reproduction Act*, 2010 SCC 61, [2010] 3 SCR 457 at paras 182-185 [*Assisted Human Reproduction*]; *Rogers Communications v. Châteauguay (City)*, 2016 SCC 23, [2016] 1 SCR 467 at paras 37-38; See also Canada's Factum at para 73. Canada also adopts Canada's Ecofiscal Commission's Factum at paras 22-23.

**B. The principles of federalism do not require uniform operation of federal laws**

35. Saskatchewan's primary argument (paragraphs 5, 8-15) is that the principles of federalism, in the abstract, may render federal legislation unconstitutional regardless of its pith and substance or fit with s. 91 of the *Constitution Act, 1867*. There is no dispute that federalism is a foundational principle underlying Canada's constitution. Indeed, the *Crown Zellerbach* test directly integrates the principles of federalism under the reconcilable scale of impact criteria. However, the Supreme Court has rejected Saskatchewan's primary argument. Federalism "does not mandate any specific prescription for how governments within a federation should exercise their constitutional authority." Neither the principle of federalism, nor the included principle of subsidiarity argued by the UCA (paragraphs 26, 30-35), alter the text of the *Constitution Act, 1867*, which includes Parliament's power to enact legislation for "the peace, order, and good government of Canada" by addressing a matter of national concern.

*R. v. Comeau*, 2018 SCC 15, [2018] 1 SCR 342 at paras 78, 87; *Assisted Human Reproduction* at paras 69-72.

36. Contrary to Saskatchewan's submissions (paragraphs 9-15), "[t]here is no constitutional requirement of uniformity." On this point, the Supreme Court has never wavered:

As a matter of legislative power only, there can be no doubt about Parliament's right to give its criminal or other enactments special applications, whether in terms of

locality of operation or otherwise. This has been recognized from the earliest years of this Court's existence: see, for example, *Fredericton v. The Queen*.

Peter Hogg, *Constitutional Law of Canada*, loose-leaf (2006-Rel 1) 5th ed (Toronto: Carswell, 2007) at 17-13; [R. v. Burnshine](#), [1975] 1 SCR 693 at 715 (per Laskin J., dissenting but not on this point); [Fredericton \(City of\) v. The Queen](#) (1880), 3 SCR 505 at 529-30.

37. More recently, in both *R. v. S.(S.)* and *Haig v. Canada*, the Supreme Court considered and rejected arguments that the *Charter* introduced a requirement for uniformity. The Court reconfirmed that Parliament may differentiate in the application of its enactments, including in terms of the location of operation. The *Charter* “does not alter the division of powers between governments, nor does it require that all federal legislation must always have uniform application to all provinces.” Saskatchewan’s suggestion (paragraphs 10, 11) that these cases somehow support its proposition is unfounded.

[R. v. S.\(S.\)](#), [1990] 2 SCR 254 at 289-90; [Haig v. Canada](#), [1993] 2 SCR 995 at 1046-47.

38. Nor is there a special constitutional requirement of uniformity constraining Parliament’s authority to enact taxation measures under s. 91(3) of the *Constitution Act, 1867*. The authorities and principles Saskatchewan cites in paragraphs 13 and 14 of its factum do not establish that federal taxation laws are uniquely subject to a constitutional principle of uniformity. While this loose collection of unrelated and oblique references may show that uniformity in the application of federal taxation law is a desirable aim in certain circumstances, they in no way suggest that it is a Canadian constitutional requirement.

39. In any event, the *Act* applies throughout Canada. Parliament’s use of defined criteria (stringency of provincial GHG emissions pricing mechanisms) for determining where Parts 1 and 2 of the *Act* operate achieves the *Act*’s objective of ensuring that GHG emissions pricing applies in all provinces and territories. This approach is entirely consistent with Parliament’s

jurisdiction to address matters of national concern. Paradoxically, Saskatchewan's view of how Parliament is required to exercise its constitutional authority would result in diminishing the scope provided under the *Act* for provincial carbon pricing mechanisms. Under Saskatchewan's view of federalism, it would have been necessary to limit the respect accorded to provincial jurisdictional means to legislate a carbon pricing mechanism for "fear that cooperative measures could risk diminishing a government's legislative authority to act alone."

[\*Quebec \(Attorney General\) v. Canada \(Attorney General\)\*](#), 2015 SCC 14,  
[2015] 1 SCR 693 at para 20.

**C. The fuel charge and excess emissions charge are regulatory charges - the *Act* implements a pricing regime to change behaviour to reduce GHG emissions**

40. Contrary to Saskatchewan's and the CTF's positions, the charges under the *Act* are regulatory charges, not taxes. Canada's Factum already addresses most of their submissions. As a fundamental principle, the character of a levy is determined by "its dominant or most important characteristic". The fuel charge and the OBPS, including the excess emissions charge, are the regulatory means by which Parliament seeks to achieve the dominant purpose of the *Act* – to encourage the behavioural changes necessary to reduce GHG emissions.

Canada's Factum at paras 78-90; [\*620 Connaught Ltd. v. Canada \(Attorney General\)\*](#),  
2008 SCC 7, [2008] 1 SCR 131 at para 16 [**620 Connaught**].

41. In their Factums, Saskatchewan (paragraphs 42-44, 48) and the CTF (paragraphs 7, 9-20, 24, 25) do not properly characterize the dominant purpose of the *Act* and over-emphasize the fact that it has elements of taxation. They entirely ignore the *Act*'s legislative record and the context of its enactment. They also ignore significant portions of Canada's evidentiary record. The fact that the fuel charge has tax characteristics, which the Supreme Court noted will be present for most government levies, is not determinative. Where a levy has elements of

both taxation and regulation, its characterization depends on which is the dominant purpose and which is secondary. When regard is had to the legislative and evidentiary record, the dominant purpose of the fuel charge and the excess emissions charge is patently regulatory. The revenue generated by the fuel charge is entirely secondary.

Canada's Factum at paras 19-25, 31-34, 54-57, 78, 81-89 and evidence referenced therein; [620 Connaught](#) at paras 22-24.

**i. A relevant regulatory scheme exists**

42. Canada and Ontario agree that a regulatory scheme exists. Saskatchewan (paragraph 50) and the CTF (paragraph 10) argue that the *Act* does not pass this first step in the *Westbank* test. On the first indicium of a regulatory scheme, they both argue that Part 1 of the *Act* does not impose a regulatory code and the CTF says the same for Part 2 of the *Act*, which Saskatchewan characterizes as industrial regulation. The federal GHG emissions pricing system, including the *Act* as a whole and the related regulations, constitutes a complete, complex, and detailed code of regulation that fully meets the first indicium. Both the fuel charge in Part 1 and the OBPS in Part 2 are complementary components of a single scheme intended to encourage behavioural change, through a price signal. Both Parts are enacted in the same statute and serve to further a single comprehensive code of federal environmental regulation.

Canada's Factum at paras 80-83; Ontario Factum at paras 51, 53; Saskatchewan's Factum at paras 45, 46, 52; [Westbank First Nation v. British Columbia Hydro and Power Authority](#), [1999] 3 SCR 134 at para 24 [*Westbank*].

43. There is no doubt that the *Act* has a regulatory purpose that seeks to affect behaviour and, thus, satisfies the second *Westbank* indicium. The *Act* seeks to affect behaviour to reduce GHG emissions. In arguing that the *Act* fails to satisfy this indicium, the CTF (paragraphs 13-17) ignores the legislative history and the preamble of the *Act*, which set out its regulatory

purpose, ignores Dr. Rivers' expert evidence confirming the efficacy of carbon pricing, and lifts statements out of context from documents that also confirm the efficacy of carbon pricing.

Canada's Factum at paras 31-34, 82, 85; [Act](#), Preamble, paras 10-12; CR, Vols 1, 2, Tab 1, Moffet at paras 46-52, 63, Exhibits O, P; CR, Vol 4, Tab 5, Affidavit of Nicholas Rivers [**Rivers**] at paras 6, 7, Exhibit B.

44. As set out at paragraph 83 of Canada's Factum, the third *Westbank* indicium, which considers the presence of actual or estimated costs of the regulation, is not relevant in this case. Moreover, not all of the elements need to be met to find a regulatory regime exists.

[Westbank](#) at para 24. *Contra* CTF's Factum at para 18.

45. The fourth indicium is a relationship between the regulatory scheme and the persons being regulated. In arguing that the requisite relationship is absent, the CTF (paragraphs 20-22) erroneously conceives of the relevant relationship as being between Ontario families (who are not regulated under the *Act*) on the one hand, and the question of whether or not to list a province in Schedule 1 on the other. The appropriate relationship to be examined is the one between the scheme itself, which is designed to reduce GHG emissions, and those GHG emitters who are being regulated by the *Act*. Canada's Factum describes the clear relationship between the regulatory scheme and the regulated entities.

Canada's Factum at para 83.

**ii. The requisite relationship between the fuel charge and the scheme exists**

46. As a valid regulatory regime exists, the second step in the *Westbank* test is to determine if there is a relationship between the charge itself and the overall scheme. Saskatchewan (paragraphs 51, 53) and the CTF (paragraphs 23-25) argue that the required connection is absent. Their submissions do not raise any new points. Paragraphs 84-90 of Canada's Factum are a complete response.

**D. If this Court finds that the *Act* imposes a tax, then it is validly enacted under s. 91(3) in a manner consistent with s. 53 of the *Constitution Act, 1867***

47. As set out at paragraphs 92-96 of Canada’s Factum, if this Court finds that one or both of the charges are a tax rather than a regulatory charge, then Parliament has the legislative competence to enact them under Parliament’s taxation power and has done so in accordance with s. 53 of the *Constitution Act, 1867*. Both Saskatchewan and the CTF argue that the charges, as taxes, do not comply with s. 53.

48. At the outset, a factual clarification is required in reply to the CTF. In paragraphs 20, 28, and 30 of its factum, the CTF asserts that the charges under the *Act* may push “some” or “numerous” people in Ontario into “energy poverty”. The CTF cites no evidence to support this assertion. Indeed, not only is there no evidence in the record to support this assertion, it is contrary to the evidence before the Court. One of the principles guiding the pan-Canadian approach to carbon pricing is that “policies should include revenue recycling to avoid a disproportionate burden on vulnerable groups and Indigenous Peoples.” The Climate Action Incentive payments ensure that carbon pricing encourages behavioural changes without imposing a financial burden on households. Most households in the jurisdictions where Parts 1 and 2 of the *Act* operate, including individuals in Ontario, will receive more in Climate Action Incentive payments than the increased costs they incur from carbon pollution pricing.

CTF’s Factum at paras 20, 28, 30. CR, Vols 1-3, Tab 1, Moffet at paras 74, 85, 122, Exhibits R at 27, T at 6, BB, FF; CR, Vol 4, Tab 5, Rivers at Exhibit C pp 17-20.

49. On the legal issue, at paragraph 27 of its factum the CTF uses a quote out of context from the Supreme Court’s decision in *Eurig Estate* in a way that suggests that s. 53 requires Parliament to “decide to the last cent”, which it does not. As the Supreme Court explained in *Eurig Estate*, “[s]ection 53 of the *Constitution Act, 1867* mandates that bills for imposing any



tax shall originate in the House of Commons.” It prohibits “any body other than the elected legislature from imposing a tax on its own accord”; in other words, imposing “a new tax *ab initio*” without the authorization of Parliament. It ensures that “taxation powers cannot arise incidentally in delegated legislation.” However,

s. 53 does not prohibit Parliament or the legislatures from vesting any control over the details and mechanism of taxation in statutory delegates such as the Lieutenant Governor in Council. Rather, it prohibits not only the Senate, but also any other body other than the directly elected legislature, from imposing a tax on its own accord.

[Eurig Estate \(Re\)](#), [1998] 2 SCR 565 at paras 28-32.

50. In *Ontario English Catholic Teachers’ Assn.*, the Supreme Court held that “[t]he delegation of the imposition of a tax is constitutional if express and unambiguous language is used in making the delegation.” The Supreme Court further explained:

When the Minister sets the applicable rates, a tax is not imposed *ab initio*, but it is imposed pursuant to a specific legislative grant of authority. Furthermore, the delegation of the setting of the rate takes place within a detailed statutory framework, setting out the structure of the tax, the tax base, and the principles for its imposition.

[Ontario English Catholic Teachers’ Assn. v. Ontario \(Attorney General\)](#),  
2001 SCC 15, [2001] 1 SCR 470 at paras 74, 75, 77 [*OECTA*].

51. At paragraph 29 of its factum, the CTF points to one section in the *Act* in arguing that it does not comply with s. 53. A more comprehensive analysis confirms that the *Act* complies with each of the s. 53 requirements as set out at paragraphs 95-96 of Canada’s Factum.

[OECTA](#) at paras 71, 73, 75.

52. Parliament’s delegation of authority to the Governor in Council to determine the jurisdictions in which Parts 1 and 2 of the *Act* operate is the only reason Saskatchewan (paragraphs 55, 56) argues that the charges do not comply with s. 53. The CTF (paragraphs 26-30) also raises this point. However, Parliament expressly delegated and defined this decision-

making authority. The *Act* requires the Governor in Council to consider the stringency of provincial GHG emissions pricing mechanisms as “the primary factor” in making a decision. Elected officials debated the meaning and scope of the Governor in Council’s discretion when ss. 166(3) and 189(2) were amended during the legislative process. In exercising this discretion, the Governor in Council is not imposing a tax *ab initio*, or on its own accord. The discretion Parliament granted under the *Act* is defined, explicitly related to the objectives of the *Act*, and constitutionally valid.

*Act*, ss. 166(2), 166(3), 189(1), 189(2); FINA, No 157 (23 May 2018) at 12-14.

#### **PART IV – STATEMENT OF ORDER SOUGHT**

53. The opinion and alternative opinion Canada seeks from this Court are set out at paragraphs 97 and 98 of Canada’s Factum.

54. As a further alternative, Canada seeks the Court’s opinion that the entire *Act* is validly enacted under Parliament’s criminal law power, other existing heads of power, or under the emergency branch of Parliament’s residual power, as argued by various Interveners.

**ALL OF WHICH IS RESPECTFULLY SUBMITTED.**

**April 5, 2019.**


  
Sharlene Telles-Langdon

  
Christine Mohr

  
for Brooke Sittler

  
for Mary Matthews

  
Neil Goodridge

  
for Ned Djordjevic  
Of Counsel for the Attorney General of Canada

**SCHEDULE A – AUTHORITIES CITED**

<u>Cases</u>	<u>Para(s)</u>
<p><a href="#"><i>620 Connaught Ltd. v. Canada (Attorney General)</i></a>, 2008 SCC 7, [2008] 1 SCR 131</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 1, Tab 1)</b></p>	40, 41
<p><a href="#"><i>Attorney General of Canada v. Canadian National Transportation Ltd.</i></a>, [1983] 2 SCR 206</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 1, Tab 1)</b></p>	24
<p><a href="#"><i>Eurig Estate (Re)</i></a>, [1998] 2 SCR 565</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 1, Tab 19)</b></p>	49
<p><a href="#"><i>Fredericton (City of) v. The Queen</i></a> (1880), 3 SCR 505</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 1, Tab 2)</b></p>	36
<p><a href="#"><i>General Motors of Canada Ltd. v. City National Leasing</i></a>, [1989] 1 SCR 641</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 2, Tab 23)</b></p>	24
<p><a href="#"><i>Haig v. Canada</i></a>, [1993] 2 SCR 995</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 1, Tab 3)</b></p>	37
<p><a href="#"><i>Labatt Breweries of Canada Ltd. v. Attorney General of Canada</i></a>, [1980] 1 SCR 914</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 1, Tab 4)</b></p>	22
<p><a href="#"><i>Multiple Access Ltd. v. McCutcheon</i></a>, [1982] 2 SCR 161</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 5)</b></p>	34
<p><a href="#"><i>Ontario English Catholic Teachers’ Assn. v. Ontario (Attorney General)</i></a>, 2001 SCC 15, [2001] 1 SCR 470</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 2, Tab 33)</b></p>	50, 51

	<u>Cases</u>	<u>Para(s)</u>
	<a href="#"><i>Ontario Hydro v. Ontario (LRB)</i></a> , [1993] 2 SCR 327 <b>(Équiterre’s Book of Authorities, Tab 2)</b>	27, 34
	<a href="#"><i>Orphan Well Association v. Grant Thornton Ltd.</i></a> , 2019 SCC 4 <b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 6)</b>	32
	<a href="#"><i>Quebec (Attorney General) v. Canada (Attorney General)</i></a> , 2015 SCC 14, [2015] 1 SCR 693 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 2, Tab 37)</b>	39
	<a href="#"><i>R. v. Burnshine</i></a> , [1975] 1 SCR 693 <b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 7)</b>	36
	<a href="#"><i>R. v. Comeau</i></a> , 2018 SCC 15, [2018] 1 SCR 342 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 3, Tab 39)</b>	35
	<a href="#"><i>R. v. Crown Zellerbach Canada Ltd.</i></a> , [1988] 1 SCR 401 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 3, Tab 40)</b>	13, 18, 22, 23, 25, 26, 34
	<a href="#"><i>R. v. Hydro-Québec</i></a> , [1997] 3 SCR 213 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 3, Tab 41)</b>	26
	<a href="#"><i>R. v. S.(S.)</i></a> , [1990] 2 SCR 254 <b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 8)</b>	37
	<a href="#"><i>R. v. Wetmore</i></a> , [1983] 2 SCR 284 <b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 9)</b>	23
	<a href="#"><i>Reference re: Anti-Inflation Act</i></a> , [1976] 2 SCR 373 at 458 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 3, Tab 44)</b>	13
	<a href="#"><i>Reference re Assisted Human Reproduction Act</i></a> , 2010 SCC 61, [2010] 3 SCR 457 <b>(Joint Book of Authorities, Volume 3, Tab 45)</b>	34, 35

<u>Cases</u>	<u>Para(s)</u>
<p><a href="#">Reference re Pan-Canadian Securities Regulation</a>, 2018 SCC 48</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 4, Tab 48)</b></p>	24, 27
<p><a href="#">Reference re Securities Act</a>, 2011 SCC 66, [2011] 3 SCR 837</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 4, Tab 50)</b></p>	27
<p><a href="#">Rogers Communications v. Châteauguay (City)</a>, 2016 SCC 23, [2016] 1 SCR 467</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 4, Tab 52)</b></p>	34
<p><a href="#">Schneider v. The Queen</a>, [1982] 2 SCR 112</p> <p><b>(Attorney General of British Columbia’s Book of Authorities, Volume 2, Tab 12)</b></p>	23
<p><a href="#">Westbank First Nation v. British Columbia Hydro and Power Authority</a>, [1999] 3 SCR 134</p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 4, Tab 56)</b></p>	42, 44

<u>Secondary Sources</u>	
<p><a href="#">House of Commons, Standing Committee on Finance, Evidence, 42nd Parl, 1st Sess, No 157 (23 May 2018)</a></p> <p><b>(Joint Book of Authorities, Volume 4, Tab 71)</b></p>	10, 52
<p>Dale Gibson, “Measuring National Dimensions”, (1976) 7 Man. L.J. 15</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 10)</b></p>	21
<p>Peter Hogg, <i>Constitutional Law of Canada</i>, loose-leaf (2006-Rel 1) 5th ed (Toronto: Carswell, 2007) at 17-13</p> <p><b>(Canada’s Supplemental Book of Authorities, Volume 2, Tab 11)</b></p>	36

**SCHEDULE B – LEGISLATION CITED**

<b><u>Tab</u></b>	<b><u>Statutes &amp; Regulations</u></b>		<b><u>Para(s)</u></b>
	<p><a href="#"><i>Greenhouse Gas Pollution Pricing Act</i></a>, being Part 5 of the <a href="#"><i>Budget Implementation Act, 2018, No. 1</i></a>, S.C. 2018, c. 12, s 186</p> <p>ss. 166(2), 166(3), 189(1), 189(2)</p> <p><b>(Ontario’s Factum, Schedule B, Tab 2)</b></p>	<p><a href="#"><i>Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre</i></a>, constituant partie 5 de la <a href="#"><i>Loi n° 1 d’exécution du budget de 2018</i></a>, L.C. 2018, ch. 12, art. 186</p> <p>art 166(2), 166(3), 189(1), 189(2)</p>	10, 43, 52
1	<p><a href="#"><i>Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act</i></a>, SOR/2018-212</p>	<p><a href="#"><i>Décret modifiant la partie 2 de l’annexe 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre</i></a>, DORS/2018-212</p>	10
2	<p><a href="#"><i>Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act</i></a>, SOR/2019-79</p>	<p><a href="#"><i>Règlement modifiant la partie 1 de l’annexe 1 et l’annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre</i></a>, DORS/2019-79</p>	10

Registration  
SOR/2018-212 October 19, 2018

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

P.C. 2018-1292 October 19, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Environment, pursuant to section 189 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>a</sup>, taking into account, as the primary factor, the stringency of the provincial pricing mechanisms for greenhouse gas emissions, makes the annexed *Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.

### Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act

## Amendment

**1** Part 2 of Schedule 1 to the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the heading “Provinces and Areas for the Purposes of Part 2 of the Act”:

#### List of Provinces

Item	Province
1	Ontario
2	New Brunswick
3	Manitoba
4	Prince Edward Island
5	Saskatchewan
6	Yukon
7	Nunavut

## Coming into Force

**2** This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement  
DORS/2018-212 Le 19 octobre 2018

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

C.P. 2018-1292 Le 19 octobre 2018

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 189 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, tenant compte avant tout de la rigueur des mécanismes provinciaux de tarification des émissions de gaz à effet de serre, prend le *Décret modifiant la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, ci-après.

### Décret modifiant la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre

## Modification

**1** La partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après le titre « Provinces et zones pour l'application de la partie 2 de la loi », de ce qui suit :

#### Liste des provinces

Article	Province
1	Ontario
2	Nouveau-Brunswick
3	Manitoba
4	Île-du-Prince-Édouard
5	Saskatchewan
6	Yukon
7	Nunavut

## Entrée en vigueur

**2** Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

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

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

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

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

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (GGPPA or the Act) received royal assent on June 21, 2018.<sup>1</sup> The GGPPA provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pollution pricing backstop system (the federal backstop system) for the purpose of ensuring that the pricing of greenhouse gas (GHG) emissions (i.e. carbon pollution pricing) is applied broadly in Canada. Further, the GGPPA provides the Governor in Council with authority to determine in which provinces, territories and areas the Act applies, by amending Schedule 1 to that Act through an order in council. Amendments to Schedule 1 take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial carbon pollution pricing systems and alignment with the benchmark elements of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution (the Benchmark), including the additional published guidance on the Benchmark.<sup>2,3</sup> The federal backstop system will apply, in whole or in part, in those provinces, territories and areas listed in Schedule 1 (referred to herein as “backstop jurisdictions”). Currently, Schedule 1 does not list any backstop jurisdictions. It is necessary to list specific provinces, territories and areas in Schedule 1 to have the federal backstop system apply, in whole or in part, to these jurisdictions.

In addition, the Department of the Environment (the Department) is developing ministerial regulations under the GGPPA that will enable certain elements of the output-based pricing system (OBPS) for emissions-intensive and trade-exposed facilities to come into effect in backstop jurisdictions. The ministerial regulations will establish criteria permitting early registration and specify the information that must be quantified, reported and verified beginning on January 1, 2019, in advance of

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

### Enjeux

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (la Loi) a reçu la sanction royale le 21 juin 2018<sup>1</sup>. La Loi fournit un cadre juridique et les pouvoirs habilitants pour l'établissement d'un filet de sécurité fédéral pour la tarification de la pollution par le carbone (filet de sécurité fédéral) dans le but de veiller à ce que la tarification des émissions de gaz à effet de serre (GES) [c'est-à-dire la tarification du carbone] soit appliquée de façon étendue au Canada. En outre, la Loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir de déterminer dans quelles provinces, quels territoires et quelles zones la Loi s'applique, en modifiant l'annexe 1 de la Loi par l'intermédiaire d'un décret. Les modifications de l'annexe 1 prennent en compte les recommandations émanant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification du carbone des provinces et des territoires et comparative-ment aux éléments du modèle de l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone (le Modèle), y compris les documents d'orientation supplémentaires concernant le Modèle<sup>2,3</sup>. Le filet de sécurité fédéral s'appliquera, en tout ou en partie, aux provinces, aux zones et aux territoires figurant à l'annexe 1 (ci-après appelés administrations assujetties au filet de sécurité fédéral). À l'heure actuelle, l'annexe 1 n'énumère aucune administration assujettie au filet de sécurité fédéral. Il est nécessaire d'énumérer les provinces, les zones et les territoires visés à l'annexe 1, pour que le filet de sécurité fédéral s'applique, en tout ou en partie, à ces administrations.

De plus, le ministère de l'Environnement (le Ministère) est en voie d'élaborer des règlements ministériels en vertu de la Loi qui permettront certains éléments du système de tarification fondé sur le rendement (STFR) pour les installations à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux à entrer en vigueur dans les administrations assujetties au filet de sécurité fédéral. Les règlements ministériels établiront des critères permettant l'enregistrement hâtif et précisant les renseignements qui

<sup>1</sup> The long title of the GGPPA is *An Act to mitigate climate change through the pan-Canadian application of pricing mechanisms to a broad set of greenhouse gas emission sources and to make consequential amendments to other Acts*.

<sup>2</sup> “Guidance on the pan-Canadian carbon pollution pricing benchmark”. Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark.html>

<sup>3</sup> “Supplemental benchmark guidance”. Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark/supplemental-benchmark-guidance.html>

<sup>1</sup> Le titre intégral de la Loi est le suivant : *Loi visant à atténuer les changements climatiques par l'application pancanadienne de mécanismes de tarification à un large éventail de sources d'émissions de gaz à effet de serre et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*.

<sup>2</sup> « Directives concernant le modèle pancanadien de tarification de la pollution par le carbone ». Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone.html>

<sup>3</sup> « Document d'orientation de référence supplémentaire ». Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone/document-orientation-reference-supplementaire.html>



regulations to be made by the Governor in Council that set out the OBPS (i.e. OBPS regulations). The listing of provinces, territories and areas in Part 2 of Schedule 1 to the Act must be completed before the ministerial regulations or the OBPS Regulations can come into effect.

## Background

At the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) conference in December 2015, the international community, including Canada, concluded the Paris Agreement, which is intended to reduce GHG emissions to limit the rise in global average temperature to less than two degrees Celsius (2 °C) and to pursue efforts to limit it to 1.5 °C above pre-industrial levels. It is widely recognized that economy-wide carbon pollution pricing is the most efficient way to reduce GHG emissions. Pricing carbon pollution drives innovative solutions to provide low-carbon choices for consumers and businesses. As part of its commitments made under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

In October 2016, the Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution, which outlines the principles on which the pricing of carbon pollution in Canada will be based.<sup>4</sup> This publication also states that a federal backstop system will apply in all Canadian jurisdictions that do not have a carbon pollution pricing system in place that aligns with the Benchmark by 2018. The Benchmark is intended to ensure that carbon pollution pricing applies to a broad set of emission sources across Canada, with increasing stringency over time. The complete Benchmark is presented in Annex 1 at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).

### Greenhouse Gas Pollution Pricing Act

Part 1 of the GGPPA, administered by the Canada Revenue Agency, establishes a charge on fossil fuels — known as the fuel charge — that will generally be paid by fuel producers or distributors and generally applies to fossil fuels produced, delivered or used in a backstop jurisdiction,

<sup>4</sup> “Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution”. Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2016/10/canadian-approach-pricing-carbon-pollution.html>

devront faire l’objet de quantification, de rapports et d’une vérification à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, avant la prise du règlement par le gouverneur en conseil qui établit le système de tarification fondé sur le rendement (c’est-à-dire le Règlement sur le STFR). La liste des provinces, des territoires et des zones figurant à la partie 2 de l’annexe 1 de la Loi doit être achevée avant l’entrée en vigueur des règlements ministériels ou du Règlement sur le STFR.

## Contexte

Lors de la conférence de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en décembre 2015, la communauté internationale, y compris le Canada, a conclu l’Accord de Paris, un accord dont l’objectif est de réduire les émissions de GES pour contenir la hausse de la température mondiale moyenne, par rapport aux niveaux préindustriels, bien au-dessous de deux degrés Celsius (2 °C) et de poursuivre les efforts en vue de la limiter autant que possible à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. Il est largement reconnu que la tarification de la pollution par le carbone à l’échelle de l’économie constitue le moyen le plus efficace de réduire les émissions de GES. La tarification de la pollution par le carbone apportera des solutions novatrices permettant d’offrir aux consommateurs et aux entreprises des options à faibles émissions de carbone. Pour respecter les engagements pris en vertu de l’Accord de Paris, le gouvernement du Canada s’est engagé, d’ici 2030, à réduire les émissions de GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005.

En octobre 2016, le gouvernement du Canada a publié l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone, qui décrit les principes sur lesquels se fondera la tarification de la pollution par le carbone au Canada<sup>4</sup>. Cette approche mentionne aussi qu’un filet de sécurité fédéral s’appliquera dans toutes les provinces et tous les territoires canadiens qui n’ont pas mis en place de système de tarification de la pollution par le carbone qui respecte le Modèle avant 2018. L’objectif du Modèle est de veiller à ce que la tarification de la pollution par le carbone s’applique à un vaste ensemble de sources d’émissions partout au Canada, et que sa rigueur augmente au fil du temps. Le modèle est présenté à l’annexe 1 de ce résumé de l’étude d’impact de la réglementation (REIR).

### Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre

La partie 1 de la Loi, administrée par l’Agence du revenu du Canada, établit une redevance sur les combustibles fossiles — connue sous le nom de redevance sur les combustibles — qui sera généralement payée par les producteurs ou les distributeurs de combustibles et s’appliquera de

<sup>4</sup> « Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone ». Gouvernement du Canada. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2016/10/approche-pancanadienne-tarification-pollution-carbone.html>

brought into a backstop jurisdiction from another place in Canada, or imported into Canada at a location in a backstop jurisdiction. The fuel charge applies at the rates set out in Schedule 2 of the Act and those rates vary by fuel type. The rates increase annually from 2018 to 2022.

Part 2 of the GGPPA, administered by the Department, provides authority to establish an OBPS. The aim of the OBPS is to minimize competitiveness risks for emissions-intensive and trade-exposed facilities in backstop jurisdictions, while retaining a price signal on carbon pollution and thus an incentive to reduce GHG emissions. Facilities participating in the OBPS will be able to purchase charge-free fuel and will instead face a compliance obligation on the portion of their GHG emissions that exceed prescribed limits. Participants will have the option to comply with the OBPS regulations by either remitting eligible compliance units or paying the excess emissions charge, or through a combination of these options.

Schedule 1 to the GGPPA is divided into two parts. Part 1 of the Act (the fuel charge), administered by the Canada Revenue Agency, will apply in the backstop jurisdictions listed in Part 1 of Schedule 1 to the GGPPA. Similarly, facilities that meet specified criteria and are located in any of the backstop jurisdictions listed in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA will be subject to Part 2 of the Act (the OBPS), administered by the Department. These lists take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial carbon pollution pricing systems and alignment with the Benchmark. A summary of the results of this assessment is presented in Annex 2 at the end of this RIAS.

### **Objectives**

The objective of the Order amending Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA (the Order) is to add a list of provinces, territories and areas to Part 2 of Schedule 1 in order to have Part 2 of the Act apply in these backstop jurisdictions.

### **Description**

In accordance with section 189 of the GGPPA, this Order identifies the jurisdictions in which Part 2 of the Act will

façon générale aux combustibles fossiles produits, livrés ou utilisés dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral, transférés à une administration assujettie au filet de sécurité fédéral d'un autre lieu au Canada, ou importés au Canada dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral. La redevance sur les combustibles s'applique aux taux prévus à l'annexe 2 de la Loi, et les taux varient selon le type de combustible. Les taux augmenteront annuellement de 2018 à 2022.

La partie 2 de la Loi, administrée par le Ministère, donne le pouvoir de créer un STFR. Le but du STFR est de réduire les risques de concurrence des installations à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux dans les administrations assujetties au filet de sécurité fédéral, tout en conservant le signal du prix du carbone et une mesure incitative pour réduire les émissions de GES. Les installations qui participent au STFR pourront acheter du combustible libre de redevance, mais auront à payer un prix sur la pollution par le carbone pour la portion des émissions de GES qui excède la limite réglementaire. Les participants auront l'option de respecter leur obligation envers le règlement sur le STFR en remettant des unités de conformité admissibles, en payant la redevance sur les émissions excédentaires ou une combinaison des deux.

L'annexe 1 de la Loi est divisée en deux parties. La partie 1 de la Loi (redevance sur les combustibles) est administrée par l'Agence du revenu du Canada. Elle s'appliquera aux administrations assujetties au filet de sécurité fédéral inscrites à la partie 1 de l'annexe 1 de la Loi. De la même façon, les installations qui remplissent des critères spécifiques et sont situées dans des administrations inscrites à la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi seront assujetties à la partie 2 de la Loi (le STFR), administrée par le Ministère. Ces listes tiennent compte des recommandations découlant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification du carbone provinciaux et territoriaux et comparativement aux critères définis dans le Modèle. Un résumé des résultats de cette évaluation est présenté à l'annexe 2 de ce RÉIR.

### **Objectifs**

L'objectif du décret modifiant la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi (le Décret) est d'ajouter une liste de provinces, de territoires et de zones à la partie 2 de l'annexe 1 afin que la partie 2 de la Loi s'applique à ces administrations assujetties au filet de sécurité fédéral.

### **Description**

Conformément à l'article 189 de la Loi, ce décret identifie les administrations dans lesquelles la partie 2 de la Loi

apply by adding the following provinces, territories and areas to Part 2 of Schedule 1 to the Act:<sup>5</sup>

- Ontario
- New Brunswick
- Manitoba
- Prince Edward Island
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

### “One-for-One” Rule

By itself, the listing of backstop jurisdictions in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA is not anticipated to lead to any administrative cost impacts on businesses, thus the “One-for-One” Rule does not apply to the Order. As mentioned above, the Department is developing ministerial regulations under the Act that will enable certain elements of the OBPS to come into effect in backstop jurisdictions. The ministerial regulations will establish criteria permitting early registration and specify the information that must be quantified, reported and verified beginning on January 1, 2019, in advance of OBPS regulations to be made by the Governor in Council. The administrative cost impacts associated with the ministerial regulations and the OBPS regulations will be assessed and reported in the respective RIAS accompanying these regulations.

### Small business lens

Small businesses are not expected to incur any costs due to the listing of backstop jurisdictions in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA. As a result, the small business lens does not apply to this Order.

### Consultation

In March 2016, Canada’s First Ministers committed to putting Canada on a credible path to meet or exceed its commitments made under the Paris Agreement. The First Ministers agreed that such a commitment would require transitioning to a low-carbon economy by adopting a broad range of domestic measures, including carbon pollution pricing, adapted to the specific circumstances of each province and territory.

s’appliquera en ajoutant les provinces, territoires et zones suivants à la partie 2 de l’annexe 1 de la Loi<sup>5</sup> :

- Ontario
- Nouveau-Brunswick
- Manitoba
- Île-du-Prince-Édouard
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

### Règle du « un pour un »

En lui-même, l’ajout de la liste des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral à la partie 2 de l’annexe 1 de la Loi ne devrait pas entraîner d’incidences sur les coûts administratifs des entreprises, et, par conséquent, la règle du « un pour un » ne s’applique pas au Décret. Comme il en a été question ci-dessus, le Ministère élabore actuellement des règlements ministériels en vertu de la Loi, qui permettra à certains éléments du STFR d’entrer en vigueur dans les administrations assujetties au filet de sécurité fédéral. Les règlements ministériels établiront des critères autorisant l’enregistrement hâtif et précisant les renseignements qui devront faire l’objet de quantification, de rapports et d’une vérification à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, avant la prise du règlement sur le STFR par le gouverneur en conseil. Les coûts administratifs associés au règlement ministériel et au STFR seront évalués et présentés dans le RÉIR respectif accompagnant ces règlements.

### Lentille des petites entreprises

On ne s’attend pas à ce que les petites entreprises assument des frais à cause de l’établissement de la liste des administrations assujetties au filet de sécurité dans la partie 2 de l’annexe 1 de la Loi. En conséquence, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas au présent décret.

### Consultation

En mars 2016, les premiers ministres se sont engagés à mettre le Canada sur une voie crédible pour atteindre ou même surpasser ses engagements pris à l’égard de l’Accord de Paris. Les premiers ministres ont convenu qu’un tel engagement exigerait une transition vers une économie à faibles émissions de carbone qui passerait par l’adoption d’un éventail de mesures domestiques adaptées aux circonstances propres de chaque province et territoire, y compris la tarification de la pollution par le carbone.

<sup>5</sup> The *Notice Establishing Criteria Respecting Facilities and Persons and Publishing Measures* will prescribe the types of facilities that will be subject to mandatory registration in each jurisdiction.

<sup>5</sup> L’*Avis concernant l’établissement des critères relatifs aux installations et aux personnes et la publication de mesures* établira les types d’installation qui seront assujettis à l’enregistrement obligatoire dans chacune des administrations.

On December 9, 2016, the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change (the Pan-Canadian Framework) was finalized at a climate-focused First Ministers meeting in Ottawa. A central component of the Pan-Canadian Framework is the pricing of carbon pollution, which is expected to lead to substantial GHG emission reductions, contributing to meeting Canada's international commitments and the transition to a low-carbon economy.

The federal government is committed to ensuring that the provinces and territories have the flexibility to design their own policies and programs, while ensuring that carbon pollution pricing applies to a broad set of GHG emission sources across Canada with increasing stringency over time. Provinces and territories can implement the type of carbon pollution pricing system that makes sense for their specific circumstances (either an explicit price-based system or a cap-and-trade system).

In May 2017, the Government of Canada released a technical paper on the federal backstop system describing the two main components of the system:

- (i) a charge on fossil fuels that is generally payable by fuel producers or distributors, with rates that will be set for each fuel such that they are equivalent to \$10 per tonne of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e) in 2018, rising by \$10 per year to \$50 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2022; and
- (ii) an OBPS for large facilities in emissions-intensive and trade-exposed sectors, with an opportunity for smaller facilities in these sectors to voluntarily participate in the system.<sup>6</sup>

In December 2017, the Government of Canada requested that provinces and territories provide information by September 1, 2018, describing how they intend to meet the Benchmark. After the review of each provincial and territorial system, the federal government will implement the federal backstop system, in whole or in part, starting on January 1, 2019, for the OBPS, in any province or territory that has requested it or that does not have a carbon pollution pricing system in place in 2018 that aligns with the Benchmark. The assessment process will consider the

<sup>6</sup> "Technical paper: federal carbon pricing backstop". Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/technical-paper-federal-carbon-pricing-backstop.html>

Le 9 décembre 2016, le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (le Cadre pancanadien) a été achevé lors d'une réunion axée sur le climat et à laquelle ont participé les premiers ministres à Ottawa. Un élément central du Cadre pancanadien est la tarification de la pollution par le carbone. Il est prévu que la tarification du carbone entraînera des réductions substantielles des émissions de GES, ce qui contribuera à la réalisation des engagements internationaux du Canada et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Le gouvernement fédéral est déterminé à veiller à ce que les provinces et les territoires aient la souplesse nécessaire pour concevoir leurs propres politiques et programmes, tout en s'assurant que la tarification du carbone s'applique à un vaste éventail de sources d'émissions partout au Canada avec un accroissement de la rigueur au fil du temps. Les provinces et les territoires peuvent mettre en œuvre le type de système de tarification du carbone le mieux adapté à leurs circonstances propres (soit un régime explicite fondé sur les tarifs, soit un régime de plafonnement et d'échange).

En mai 2017, le gouvernement du Canada a publié un document technique relatif au filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone, qui décrit les deux volets principaux du système :

- (i) une redevance sur les combustibles fossiles qui est généralement payable par les producteurs ou les distributeurs de combustibles, et dont les taux seront établis pour chaque combustible de façon à être de 10 \$ la tonne d'équivalents en dioxyde de carbone (d'éq. CO<sub>2</sub>) en 2018, et augmenteront de 10 \$ par tonne par an pour s'établir à 50 \$ la tonne en 2022;
- (ii) un STFR pour les secteurs à forte intensité d'émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux, avec l'option pour les petites installations dans ces secteurs de participer<sup>6</sup>.

En décembre 2017, le gouvernement du Canada a demandé aux provinces et aux territoires de fournir de l'information au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2018 décrivant comment ils ont l'intention de respecter le Modèle. Après un examen de chaque système provincial et territorial, le gouvernement fédéral mettra en œuvre le filet de sécurité fédéral, en tout ou en partie, commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour le STFR, dans toute province ou tout territoire qui en font la demande ou qui ne disposent pas d'un système de tarification de la pollution par le carbone en place en 2018 qui

<sup>6</sup> « Document technique relatif au filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/document-technique-filet-securite-federal-tarification-carbone.html>

stringency of provincial and territorial carbon pollution pricing systems and evaluate how these systems align with the Benchmark.

In January 2018, the federal government released draft legislative proposals relating to the proposed federal backstop system for public comment. On March 27, 2018, the Government of Canada tabled the GGPPA in the House of Commons, as part of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1* (Bill C-74). On June 21, 2018, Bill C-74, including the GGPPA, received royal assent.<sup>7</sup>

Also in January 2018, the Government of Canada released a regulatory framework for the OBPS outlining the design of the system.<sup>8</sup> Further, in May 2018, the Department published a document related to the regulatory framework providing additional details on compliance units and their use in the OBPS.<sup>9</sup> In setting output-based standards, the Department is taking into account the emissions intensity and trade exposure of each sector, as well as other factors that may lead a sector to be at competitiveness risk due to the pricing of carbon pollution.

## Rationale

This Order lists backstop jurisdictions in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA, enabling the development of regulatory instruments to establish the OBPS component of the federal backstop system in these jurisdictions. In particular, the listing of backstop jurisdictions will enable the Minister of the Environment to make ministerial regulations under the Act, allowing or facilitating certain aspects of the OBPS to come into effect. The Ministerial regulations will set out criteria about which facilities should register, and specify the information that regulated facilities must quantify, report and verify beginning on January 1, 2019, in advance of finalizing OBPS regulations under the GGPPA. The Order will also enable the Department to develop these OBPS regulations that the Minister of the Environment will recommend be made by the

respecte le Modèle. Le processus utilisé par le gouvernement évaluera la rigueur des systèmes de tarification de la pollution par le carbone des provinces et des territoires et évaluera comment les éléments d'un système donné contribuent dans l'ensemble au respect des critères du Modèle.

En janvier 2018, le gouvernement fédéral a publié pour commentaires une proposition législative relative au filet de sécurité fédéral proposé. Le 27 mars 2018, le Gouvernement du Canada a déposé à la Chambre des communes la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018* (projet de loi C-74), qui comprenait la Loi. Le 21 juin 2018, le projet de loi C-74 et la Loi ont reçu la sanction royale<sup>7</sup>.

Toujours en janvier 2018, le gouvernement du Canada a publié un cadre de réglementation pour le STFR qui décrit la forme que prendra le système<sup>8</sup>. De plus, en mai 2018, le Ministère a publié un document connexe au cadre de réglementation qui fournit d'autres précisions sur les unités de conformité et leur utilisation dans le STFR<sup>9</sup>. Dans le cadre du développement des normes fondées sur le rendement, le Ministère tient compte de l'intensité des émissions et de l'exposition aux échanges commerciaux de chaque secteur, ainsi que d'autres facteurs qui pourraient menacer la position concurrentielle d'un secteur en raison de la tarification de la pollution par le carbone.

## Justification

Le présent décret établit une liste des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral dans la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi, ce qui permet la création d'un instrument de réglementation pour l'établissement du volet du STFR du filet de sécurité fédéral dans ces administrations. Plus particulièrement, la création de la liste des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral permettra au ministre de l'Environnement de prendre des règlements ministériels en vertu de la Loi, autorisant ou facilitant ainsi l'entrée en vigueur de certains aspects du STFR. Les règlements ministériels établiront des critères concernant les installations qui devraient s'enregistrer, et précisent les renseignements que devront quantifier, déclarer et faire vérifier les installations réglementées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, avant l'achèvement du règlement sur le

<sup>7</sup> *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*. <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/G-11.55/index.html>

<sup>8</sup> "Carbon pricing: regulatory framework for the output-based pricing system". Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/output-based-pricing-system.html>

<sup>9</sup> "Carbon pricing: compliance options under the federal output-based pricing system". Government of Canada. <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/compliance-options-output-based-system.html>

<sup>7</sup> *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/G-11.55/index.html>

<sup>8</sup> « La tarification du carbone : cadre de réglementation du système de tarification fondé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/systeme-tarification-fonde-rendement.html>

<sup>9</sup> « Tarification du carbone : options de conformité conformément au système fédéral de tarification basé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/options-conformite-systeme-rendement.html>

Governor in Council. By itself, the Order is not expected to lead to any incremental impacts (benefits or costs) on the public or other stakeholders. The impacts associated with the ministerial regulations and the OBPS regulations will be assessed and reported in the respective RIAS accompanying these regulations.

Detailed strategic environmental assessments, completed in 2017 and 2018, concluded that the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution contributes to the overall objectives of the Pan-Canadian Framework. This approach to pricing carbon pollution will also support a number of goals and targets established under the Federal Sustainable Development Strategy, specifically those concerning clean growth and effective action on climate change.<sup>10</sup>

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

This Order comes into force on the day on which it is registered. By itself, the listing of backstop jurisdictions in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA is not anticipated to impose any incremental impacts on Canadians, government or businesses. Therefore, there are no related service standards, and no implementation strategy specific to the Order is considered necessary.

The Government of Canada is committed to continuing to work with provinces and territories to implement carbon pollution pricing as a central component of the Pan-Canadian Framework. From 2019 onwards, there will be an annual assessment process of provincial and territorial carbon pollution pricing systems to consider their stringency and to ensure that these systems continue to meet the Benchmark. The federal government will monitor major changes to provincial and territorial systems on an ongoing basis, work with the territories to address their specific challenges, and continue to engage with Indigenous peoples with respect to pricing carbon pollution. The Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution will be reviewed by early 2022 to confirm the overall path forward.

STFR en vertu de la Loi. Le Décret permettra aussi au Ministère d'établir le règlement sur le STFR. Le ministre de l'Environnement recommandera la prise de ce règlement par le gouverneur en conseil. On ne s'attend pas à ce que le Décret, par lui-même, entraîne d'autres incidences (avantages ou coûts) sur le public ou d'autres parties prenantes. Les incidences associées aux règlements ministériels et au règlement sur le STFR seront évaluées et présentées dans le RÉIR respectif accompagnant ces règlements.

Des évaluations environnementales stratégiques détaillées, complétées en 2017 et en 2018, ont conclu que l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone contribue aux objectifs généraux du Cadre pancanadien. Cette approche de tarification de la pollution par le carbone aidera à atteindre plusieurs cibles et objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable, notamment ceux relatifs à la croissance propre et aux mesures relatives aux changements climatiques<sup>10</sup>.

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

Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement. Il n'est pas prévu, qu'en elle-même, la liste des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral dans la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi entraîne d'autres répercussions sur la population canadienne, le gouvernement ou les entreprises. Par conséquent, des normes de service et une stratégie de mise en œuvre propres à ce décret ne sont pas considérées comme nécessaires.

Le gouvernement du Canada est déterminé à continuer à travailler avec les provinces et les territoires pour appliquer la tarification de la pollution par le carbone, comme élément central du Cadre pancanadien. À partir de 2019, un processus d'évaluation annuel de la rigueur des systèmes de tarification de la pollution par le carbone des provinces et des territoires sera mis en œuvre pour évaluer la rigueur des systèmes provinciaux et territoriaux et veiller à ce que ces systèmes continuent d'être conformes au Modèle. Le gouvernement fédéral surveillera de façon continue les changements majeurs apportés aux systèmes provinciaux et territoriaux, travaillera avec les territoires pour relever les défis qui leur sont propres, et poursuivra la mobilisation des peuples autochtones en ce qui concerne la tarification de la pollution par le carbone. L'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone sera examinée d'ici le début de 2022, pour confirmer la voie à suivre de façon générale, en ce qui a trait au Modèle.

<sup>10</sup> "Federal Sustainable Development Strategy". Department of the Environment. <https://www.canada.ca/en/services/environment/conservation/sustainability/federal-sustainable-development-strategy.html>

<sup>10</sup> « Stratégie fédérale de développement durable ». Ministère de l'Environnement. <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/durabilite/strategie-federale-developpement-durable.html>



**Contacts**

Katherine Teeple  
 Director  
 Federal Carbon Pricing System Division  
 Carbon Pricing Bureau  
 Environmental Protection Branch  
 Department of the Environment  
 351 Saint Joseph Boulevard  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0H3  
 Email: [ec.tarificationducARBONecarbonpricing.ec@canada.ca](mailto:ec.tarificationducARBONecarbonpricing.ec@canada.ca)

Matthew Watkinson  
 Director  
 Regulatory Analysis and Valuation Division  
 Economic Analysis Directorate  
 Strategic Policy Branch  
 Department of the Environment  
 200 Sacré-Cœur Boulevard  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0H3  
 Email: [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

**Annex 1: The Benchmark**

The Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution on October 3, 2016, and followed up with the publication of guidance on the Benchmark in August 2017 and supplemental guidance on the Benchmark in December 2017. The Benchmark is comprised of the elements below; the guidance published in 2017 is shown in italics.

**1. Timely introduction**

- All jurisdictions will have carbon pricing by 2018.
- *The federal government will provide technical assistance to provinces and territories to support the design of their carbon pollution pricing systems, as requested, such as modelling GHG emission projections and economic analysis.*

**2. Common scope**

- Pricing will be based on GHG emissions and applied to a common and broad set of sources to ensure effectiveness and minimize interprovincial competitiveness impacts. At a minimum, carbon pricing should apply to substantively the same sources as British Columbia's carbon tax.
- *At the time of the publication of the Benchmark in October 2016, British Columbia's carbon tax applied broadly across the economy, including but not limited to fuels that produce GHG emissions when combusted in transportation, heating, electricity,*

**Personnes-ressources**

Katherine Teeple  
 Directrice  
 Division du système fédéral de la tarification sur le carbone  
 Bureau du prix du carbone  
 Direction générale de la protection de l'environnement  
 Ministère de l'Environnement  
 351, boulevard Saint-Joseph  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0H3  
 Courriel : [ec.tarificationducARBONecarbonpricing.ec@canada.ca](mailto:ec.tarificationducARBONecarbonpricing.ec@canada.ca)

Matthew Watkinson  
 Directeur  
 Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation  
 Direction de l'analyse économique  
 Direction générale de la politique stratégique  
 Ministère de l'Environnement  
 200, boulevard Sacré-Cœur  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0H3  
 Courriel : [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

**Annexe 1: le Modèle**

Le gouvernement du Canada a publié l'Approche pan-canadienne pour une tarification de la pollution par le carbone le 3 octobre 2016, et par la suite, a publié un document d'orientation sur les critères du Modèle en août 2017, ainsi qu'un document d'orientation supplémentaire sur le Modèle en décembre 2017. Le Modèle comprend les éléments décrits ci-dessous; les passages du document d'orientation publié en 2017 sont en italique.

**1. Introduction en temps opportun**

- La tarification du carbone sera en vigueur dans toutes les administrations d'ici 2018.
- *Le gouvernement fédéral offrira une assistance technique aux provinces et territoires pour soutenir la conception de leur système de tarification de la pollution par le carbone, au besoin, telle que la modélisation des projections d'émissions de GES et les analyses économiques.*

**2. Portée commune**

- La tarification sera en fonction des émissions de GES et s'appliquera à un ensemble vaste et commun de sources afin d'assurer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur la compétitivité interprovinciale. Au minimum, la tarification du carbone s'appliquera essentiellement aux mêmes sources que la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.
- *Au moment de la publication du Modèle en octobre 2016, la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique s'appliquait de manière large à toute*

*light manufacturing and industry. There are specific exemptions from British Columbia's carbon tax for the use of fuels where combustion does not occur (e.g., fuel used as a raw material in industrial processes, fuel used to remove natural gas liquid or impurities in the processing of natural gas). Other specific exemptions from British Columbia's carbon tax, as in effect in 2016, included marked gasoline and diesel used for certain agricultural purposes, and fuels sold for export.*

- *The goal of the Benchmark is to ensure that each carbon pollution pricing system applies to a broad base of emissions. Each jurisdiction should apply its carbon pollution pricing system to essentially the same sources and fuels as those to which British Columbia's carbon tax applies, to the extent to which the same sources exist in the jurisdiction.*

### **3. Two systems**

- Jurisdictions can implement: (i) an explicit price-based system (a carbon tax like British Columbia's or a carbon levy and performance-based emissions system like in Alberta); or (ii) a cap-and-trade system (e.g. in Quebec).

### **4. Legislated increases in stringency, based on modelling, to contribute to our national target and provide market certainty**

- For jurisdictions with an explicit price-based system, the carbon price should start at a minimum of \$10 per tonne in 2018, and rise by \$10 per year to \$50 per tonne in 2022.
- Carbon pricing systems should be designed to achieve incremental GHG emissions reductions in the 2018 to 2022 period through a clear price signal flowing from the level at which caps are set or an explicit carbon price, meaning fewer emissions than would have occurred without the pricing system in place.
- The following guidance applies to jurisdictions with cap-and-trade systems:

(i) Each cap-and-trade system must incorporate a 2030 emissions reduction target equal to or greater than Canada's 30% reduction target.

*l'économie, notamment aux combustibles (sans toutefois s'y limiter) qui produisent des émissions de GES lorsqu'ils sont brûlés pour le transport, le chauffage, l'électricité, la fabrication légère et l'industrie. En revanche, des exemptions particulières sont prévues à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique pour l'utilisation de combustibles qui ne sont pas brûlés (p. ex. un combustible utilisé comme matière première dans un procédé industriel ou pour extraire les liquides du gaz naturel ou éliminer les impuretés dans le traitement du gaz naturel). Au nombre des autres exemptions à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, comme celle mise en œuvre en 2016, figuraient l'essence et le diesel marqués pour certaines applications agricoles et les carburants vendus pour exportation.*

- *L'objectif du Modèle est d'assurer que chaque système de tarification de la pollution par le carbone s'applique à une vaste base d'émissions. Chaque administration devrait appliquer son système de tarification de la pollution par le carbone essentiellement aux mêmes sources et aux mêmes combustibles que ceux auxquels s'applique la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, dans la mesure où les mêmes sources existent chez eux.*

### **3. Deux systèmes**

- Les administrations peuvent mettre en place : (i) un système explicite fondé sur les tarifs (une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique ou un système basé sur les prélèvements sur les émissions et le rendement comme en Alberta); (ii) un système de plafonnement et d'échange (par exemple ceux de l'Ontario et du Québec).

### **4. Accroissement de la rigueur prévue par la loi, selon la modélisation, afin de contribuer à l'atteinte de notre cible nationale et de garantir la stabilité du marché**

- Pour les administrations ayant mis en œuvre un système explicite fondé sur les tarifs, le prix du carbone devrait être établi à un minimum de 10 \$/tonne en 2018, et augmenter de 10 \$/an jusqu'à atteindre 50 \$/tonne en 2022.
- Les systèmes de tarification du carbone devraient être conçus de manière à permettre des réductions supplémentaires d'émissions de GES entre 2018 et 2022 au moyen d'un signal-prix clair qui découle du niveau auquel sont fixés les plafonds ou d'un prix explicite sur le carbone, ce qui signifie qu'un nombre moindre d'émissions n'aurait pu se produire sans la mise en place d'un système de tarification du carbone.



(ii) Cap-and-trade systems must decline (more stringent) annual caps to at least 2022 that correspond, at a minimum, to the projected emissions reductions resulting from the carbon price that year in price-based systems.

(iii) *Caps must cover a broad base of emissions comparable to British Columbia's carbon tax, decline in time and result in incremental reductions, and cannot be adjusted upwards in order to accommodate large new activities.*

(iv) *Jurisdictions can set an annual or a multi-year compliance period.*

(v) *The emission limits set by the caps for 2018 to 2022 should be less than or equal to a modelled estimate of the emissions that would have resulted in that jurisdiction from applying the Benchmark carbon price during that period to the sources covered by the cap. The baseline for modelling will be an accurate and recent projection, informed by Canada and the jurisdiction.*

(vi) *Cap-and-trade systems should include best practices in use in cap-and-trade systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).*

(vii) *A reserve should be established from which emission allowances can be released to moderate sudden pressures in the market that could significantly and rapidly change prices to capped participants, including new entrants.<sup>11</sup>*

(viii) *The system should include other measures to support price predictability and market stability, including auction floor prices that increase consistently.<sup>12</sup>*

(ix) *Allowances should be distributed and reported in a transparent manner while protecting confidential business information, including methodologies for allowance allocation and quantities of free allowance provided.*

(x) *Clear rules should define the treatment of allowances and credits held by any capped facilities that cease operation.*

(xi) *There should be clear rules and limits to prevent market manipulation.*

• Les provinces dotées d'un système de plafonnement et d'échange doivent :

(i) Fixer une cible de réduction des émissions en 2030 égale ou supérieure à la cible de réduction de 30 % du Canada.

(ii) Réduire les plafonds annuels (accroissement de la rigueur) au moins jusqu'en 2022 qui correspondent, au minimum, à la réduction des émissions prévue pour l'année visée résultant de la tarification du carbone dans les systèmes fondés sur les tarifs.

(iii) *Les plafonds doivent couvrir une vaste base d'émission comparable à la taxe du carbone de la Colombie-Britannique, décliner avec le temps et entraîner des réductions progressives, et ne peuvent être ajustés à la hausse pour accommoder de nouvelles activités de grande envergure.*

(iv) *Les administrations peuvent établir une période de conformité annuelle ou pluriannuelle.*

(v) *Les limites des émissions établies par les plafonnements pour la période de 2018 à 2022 doivent être inférieures ou égales à une estimation modélisée des émissions qui auraient découlé dans cette province ou ce territoire de l'application de la tarification du carbone selon le modèle pendant cette période aux sources couvertes par le plafonnement. Les données de référence pour la modélisation seront celles d'une projection juste et récente, éclairée par le Canada et la province ou le territoire.*

(vi) *Les systèmes de plafonnement et d'échanges devraient inclure les pratiques exemplaires utilisées dans les systèmes de plafonnement et d'échanges à l'échelle internationale et au Canada (p. ex. les méthodes de quantification rigoureuses, les exigences de vérification des rapports de conformité par une tierce partie, des registres transparents pour le suivi des unités et des obligations strictes concernant la reddition de comptes).*

(vii) *Une réserve à partir de laquelle des droits d'émission pourraient être libérés devrait être établie pour modérer les fluctuations soudaines du marché (incluant l'entrée de nouveaux entrants) qui pourraient donner lieu à un changement important et rapide des prix pour les participants à émissions plafonnées.<sup>11</sup>*

(viii) *Le système devrait comprendre d'autres mesures pour soutenir la prévisibilité des prix et la stabilité du marché, y compris des prix plancher*

<sup>11</sup> Western Climate Initiative (WCI) guidance suggests a minimum of 5% of total allowances issued should be kept in reserve.

<sup>12</sup> WCI guidance sets an annual price floor increase of 5% plus inflation until 2020.

<sup>11</sup> Les directives relatives à la Western Climate Initiative (WCI) suggèrent qu'un minimum de 5 % des droits totaux devrait être gardé en réserve.

- The following guidance applies to jurisdictions with explicit price-based systems similar to Alberta's hybrid system:

(i) *A hybrid system should include two components: a carbon levy (or tax) that applies to fossil fuels and an output-based pricing system that applies to designated facilities or sectors (which do not pay the levy on the fuel they use). The carbon pollution price in both components of a hybrid system – the fuel levy and the fixed payment per tonne of CO<sub>2</sub>e that is a compliance option under the output-based pricing component – should be at least equal to the Benchmark carbon pollution price.*

(ii) *The output-based pricing system component should not apply to fuel distributed to consumers.*

(iii) *Jurisdictions should tailor the emission intensity standards in the output-based pricing component of their hybrid system to the circumstances of their sectors. These standards should be at levels that drive improved performance in carbon intensity over the 2018 to 2022 period, and should account for best-in-class performance. The reviews of carbon pricing committed to in the Pan-Canadian Framework will consider the adequacy of these emission intensity standards, accounting for their impacts on emissions, innovation, competitiveness and carbon leakage.*

(iv) *The output-based pricing component should include best practices in emission trading systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).*

*pour les ventes aux enchères qui augmentent de façon constante.*<sup>12</sup>

(ix) *Les droits d'émission devraient être distribués et déclarés de manière transparente tout en protégeant les informations commerciales à caractère confidentiel, y compris les méthodes d'allocation et l'allocation gratuite de droits d'émission.*

(x) *Des règles claires devraient définir le traitement des droits d'émission et des crédits détenus par les participants à émissions plafonnées qui cessent leurs activités.*

(xi) *Il devrait y avoir des règles et des limites claires afin de prévenir la manipulation du marché.*

- Les directives suivantes s'appliquent aux administrations dont les systèmes sont fondés sur la tarification explicite semblable au système hybride de l'Alberta :

(i) *Un système hybride devrait comprendre deux composantes : une redevance (ou une taxe) qui s'applique aux énergies fossiles et un système de tarification fondé sur le produit qui s'applique à des installations ou des secteurs désignés (qui ne paient pas de redevance sur le carburant qu'ils utilisent). Le prix de la pollution par le carbone dans les deux composantes d'un système hybride – la redevance sur le carburant et le paiement fixe par tonne d'éq. CO<sub>2</sub> qui est une option de conformité selon la composante de tarification fondée sur le rendement – doit être au moins égal au prix de la pollution par le carbone dans le modèle.*

(ii) *Le système de tarification sur la base du produit ne devrait pas s'appliquer au carburant distribué aux consommateurs.*

(iii) *Les administrations devraient façonner les normes sur l'intensité des émissions sur la composante de tarification basée sur le produit de leur système hybride en fonction des circonstances de leurs secteurs. Ces normes doivent être à des niveaux qui entraînent un rendement amélioré de l'intensité en carbone entre 2018 et 2022, et devraient tenir compte d'une performance de premier rang. Les examens de la tarification du carbone promis dans le Cadre pancanadien porteront sur la justesse de ces normes d'intensité d'émission, compte tenu de leurs impacts sur les émissions, l'innovation, la compétitivité et les fuites de carbone.*

(iv) *La composante de tarification basée sur le produit devrait inclure les pratiques exemplaires dans les systèmes d'échanges d'émissions à l'échelle*

<sup>12</sup> Les directives relatives à la WCI fixent l'augmentation annuelle du prix plancher à 5 % plus l'inflation jusqu'en 2020.

## 5. Revenues remain in the jurisdiction of origin

- The Government of Canada has committed to return the revenues from carbon pricing to the jurisdiction of origin, where they may be used for various measures, including to address impacts on vulnerable populations and sectors and to support climate change and clean growth goals.

## 6. Federal backstop system

- The federal government will introduce an explicit price-based carbon pricing system that will apply in jurisdictions that do not meet the Benchmark. The federal backstop system will be consistent with the principles set out in the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution and will return revenues to the jurisdiction of origin.
- *As committed to in the Pan-Canadian Framework, the federal government will:*

(i) *work with the territories to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies; and*

(ii) *engage Indigenous peoples to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies.*

## 7. Five-year review

- The overall approach will be reviewed by early 2022 to confirm the path forward, including continued increases in stringency. The review will account for progress and for the actions of other countries in response to carbon pricing, as well as recognition of permits or credits imported from other countries.
- *Federal, provincial and territorial governments will work together to establish the approach to the review of carbon pollution pricing, including expert assessment of stringency and effectiveness that compares carbon pollution pricing systems across Canada, which will be completed by early 2022 to provide certainty on the path forward.*
- *An interim report will be completed in 2020, and reviewed and assessed by Canada's First Ministers.*

*internationale et au Canada (p. ex. des méthodologies de quantification solides; les exigences d'une vérification par une tierce partie des rapports de conformité; les registres transparents pour le suivi des unités; et les exigences de rapports solides).*

## 5. Les revenus demeurent dans l'administration où ils ont été générés

- Le gouvernement du Canada s'est engagé à retourner les revenus provenant de la tarification du carbone à l'administration d'origine où ces revenus pourront être utilisés pour une variété de mesures, y compris pour gérer l'incidence sur les populations et les secteurs vulnérables et pour appuyer l'atteinte des objectifs liés aux changements climatiques et à la croissance propre.

## 6. Filet de sécurité fédéral

- Le gouvernement fédéral mettra en place un système explicite de tarification du carbone fondé sur les tarifs qui s'appliquera dans les administrations qui ne respectent pas le Modèle. Le filet de sécurité fédéral sera conforme aux principes de l'Approche pancadienne, et les revenus qu'il permettra de générer seront retournés à l'administration concernée.
- *Tel que promis dans le Cadre pancanadien :*

(i) *le gouvernement fédéral collaborera avec les territoires pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes;*

(ii) *le gouvernement fédéral mobilisera les peuples autochtones pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes.*

## 7. Examen quinquennal

- L'approche générale fera l'objet d'un examen d'ici le début de 2022 afin de confirmer la voie à suivre, y compris le maintien de l'augmentation de la rigueur. L'examen rendra compte des progrès et des mesures prises par les autres pays en réaction à la tarification du carbone, de même que de la reconnaissance des permis ou des crédits importés d'autres pays.
- *Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble afin d'établir une approche pour l'examen de la tarification de la pollution par le carbone, y compris une évaluation comparative menée par des experts à l'égard des contraintes et de l'efficacité des différents systèmes de tarification de la pollution par le carbone appliqués au Canada. L'examen sera réalisé tôt en 2022, et ce, afin de s'assurer de la marche à suivre pour les prochaines étapes.*

- *The federal, provincial and territorial governments will work together to assess approaches and best practices to address the competitiveness of emissions-intensive and trade-exposed sectors. This work started in 2017.*

## 8. Reporting

- Jurisdictions should provide regular, transparent and verifiable reports on the outcomes and impacts of carbon pricing policies.

- *The federal government will:*

(i) *continue to collaborate with provinces and territories on efforts to track and report GHG emissions in a consistent way across the country;*

(ii) *take regular stock of progress under carbon pollution pricing in order to report to Canadians and to inform Canada's future commitments in accordance with the Paris Agreement;*

(iii) *engage with external experts to provide informed advice to First Ministers and decision makers, assess the effectiveness of measures, including through the use of modelling, and identify best practices; and*

(iv) *collaborate with provincial and territorial governments, through the Canadian Council of Ministers of Environment to examine:*

(a) *options for a pan-Canadian GHG offset framework; and*

(b) *international mitigation opportunities including the scope for ongoing recognition by Canadian jurisdictions of credits associated with reductions occurring in other countries.*

- *Jurisdictions should require, at minimum, annual reporting of emissions by regulated entities.*
- *Jurisdictions with emissions trading should establish registries for tracking tradable units (allowances and credits), and should report periodically on market holdings and activities.*

- *Un rapport intermédiaire sera préparé en 2020, qui sera révisé et évalué par les premiers ministres.*

- *En premier lieu, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble pour évaluer les approches et les pratiques exemplaires pour répondre aux problèmes de compétitivité des secteurs à forte intensité des émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux. Ce travail commencera en 2017.*

## 8. Établissement de rapports

- Les administrations devraient fournir régulièrement des rapports qui font preuve de transparence et qui sont vérifiables sur les résultats et les répercussions des politiques sur la tarification du carbone.

- *Le gouvernement fédéral :*

(i) *continuera de collaborer avec les provinces et les territoires pour faire le suivi et présenter des rapports sur les émissions de GES de façon uniforme dans l'ensemble du pays;*

(ii) *fera le point régulièrement sur les progrès accomplis dans la tarification de la pollution par le carbone afin d'en informer les Canadiens et d'éclairer les engagements futurs du Canada selon l'Accord de Paris;*

(iii) *collaborera avec des spécialistes externes pour donner des conseils éclairés aux premiers ministres et aux décideurs, évaluer l'efficacité des mesures prises, notamment grâce à la modélisation, et cerner les pratiques exemplaires;*

(iv) *collaborera avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, par l'intermédiaire du Conseil canadien des ministres de l'environnement, pour examiner :*

a) *des options pour un cadre pancanadien pour les crédits compensatoires de GES;*

b) *les occasions internationales d'atténuation, y compris la portée de la reconnaissance continue des administrations publiques canadiennes des crédits associés aux réductions effectuées dans d'autres pays.*

- *Les administrations devraient exiger, au minimum, la déclaration annuelle des émissions des entités réglementées.*
- *Les administrations qui permettent l'échange de droits d'émission devraient établir des registres pour le suivi des unités échangeables (droits d'émission et crédits), et devraient périodiquement rendre compte de la possession de droits d'émission et de crédits dans le marché, et des activités du marché.*

## **Annex 2: Provincial and territorial carbon pollution pricing systems – summary of assessment of stringency against the Benchmark**

**Table 1: Provinces and territories with existing or planned carbon pollution pricing systems**

Province or Territory	System in place by January 1, 2019	Covers common and broad set of sources of GHG emissions	Explicit price-based or cap-and-trade system	Carbon price or emission caps meet the minimum Benchmark stringency	Annual reporting on carbon pricing impacts	Provincial system meets or on track to meet Benchmark
Alberta	✓	✓	✓	✓	✓	✓
British Columbia	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Newfoundland and Labrador	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Northwest Territories*	---	✓	✓	✓	✓	✓
Nova Scotia	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Prince Edward Island**	✓	---	✓	✓	✓	Partially
Quebec	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saskatchewan***	✓	---	✓	✓	✓	Partially

\* The planned Northwest Territories' system is proposed to start applying in July 2019 due to the requirements of the consensus-style government of the territory, which is considered in the Benchmark assessment as per the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change commitment to find solutions that address the unique circumstances of the territory.

\*\* The planned Prince Edward Island carbon levy is expected to cover fossil fuel used for electricity generation or in residential, commercial and industrial sectors. Prince Edward Island has requested the federal output-based pricing system for industrial emitters in the province. The combination of the provincial carbon levy and federal output-based pricing system is expected to jointly meet the requirements for coverage of common and broad set of sources of GHG emissions, as required by the Benchmark.

\*\*\* The planned Saskatchewan output-based performance system is only expected to cover emissions from large industrial emitters in the province (those that emit 25 000 tonnes of CO<sub>2</sub>e or more annually), with the exception of electricity generation and natural gas transmission pipelines. The combination of the provincial output-based performance system and federal fuel charge and federal output-based pricing system is expected to jointly meet the requirements for coverage of a common and broad set of sources of GHG emissions, as required by the Benchmark.

## **Annexe 2 : Systèmes de tarification de la pollution par le carbone provinciaux et territoriaux — résumé des évaluations de la rigueur en fonction du modèle fédéral**

**Tableau 1 : Provinces et territoires ayant des systèmes de tarification de la pollution par le carbone prévu ou en place**

Province ou territoire	Système en vigueur d'ici le 1 <sup>er</sup> janvier 2019	S'applique à un ensemble vaste et commun de sources d'émissions de GES	Système explicite fondé sur les tarifs ou système de plafonnement et d'échange	Prix sur le carbone ou plafond d'émissions rencontre les exigences minimales de rigueur du Modèle	Rapport annuel sur les répercussions de la tarification du carbone	Système provincial respecte ou est en voie de respecter le Modèle
Alberta	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Colombie-Britannique	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Terre-Neuve-et-Labrador	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Territoires du Nord-Ouest*	---	✓	✓	✓	✓	✓
Nouvelle-Écosse	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Île-du-Prince-Édouard**	✓	---	✓	✓	✓	Partiellement
Québec	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Saskatchewan***	✓	---	✓	✓	✓	Partiellement

\* Il est proposé que le système de tarification des Territoires du Nord-Ouest prévu s'applique à partir de juillet 2019 à cause d'un type de gouvernement dont le mode de fonctionnement se fonde sur le consensus. Ceci est pris en compte dans l'évaluation de la rigueur en fonction du Modèle étant donné l'engagement pris par le gouvernement dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques de trouver des solutions qui tiennent compte de la situation particulière des territoires.

\*\* Il est prévu que la redevance sur le carbone prévue par l'Île-du-Prince-Édouard couvrira les combustibles fossiles utilisés pour la production d'électricité ou les secteurs résidentiel, commercial et industriel. L'Île-du-Prince-Édouard a demandé à ce que le système de tarification fondé sur le rendement fédéral s'applique aux émetteurs industriels dans la province. Il est prévu que la combinaison de la redevance sur le carbone provinciale et du système de tarification fondé sur le rendement fédéral permette de respecter l'exigence du Modèle d'appliquer la tarification à un ensemble vaste et commun de sources d'émissions de gaz à effet de serre.

\*\*\* Le système de tarification fondé sur le rendement prévu en Saskatchewan ne devrait couvrir que les émissions de gaz à effet de serre des grands émetteurs industriels dans la province (ceux qui émettent 25 000 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>e ou plus annuellement), à l'exception des secteurs de la production d'électricité et des gazoducs de transport du gaz naturel. Il est prévu que la combinaison du système de tarification fondé sur le rendement provincial avec la redevance fédérale et le système de tarification fondé sur le rendement fédéral permette de respecter l'exigence du Modèle d'appliquer la tarification à un ensemble vaste et commun de sources d'émissions de gaz à effet de serre.

**Table 2: Provinces and territories without existing or planned carbon pollution pricing systems**

Province or Territory	Assessment summary
<b>Manitoba</b>	Manitoba has expressed its intent to not implement a carbon pollution pricing system by January 1, 2019. It is not on track to implement a price on carbon pollution aligned with the Benchmark.
<b>New Brunswick</b>	New Brunswick has not indicated plans to implement a price on carbon pollution aligned with the Benchmark.
<b>Nunavut</b>	Nunavut has indicated that it does not intend to implement its own carbon pollution pricing system and that it intends to accept implementation of the federal backstop system.
<b>Ontario</b>	Ontario has revoked its cap and trade system and has not indicated any plans to implement a carbon pollution pricing system by January 1, 2019. It is not on track to implement a price on carbon pollution aligned with the Benchmark.
<b>Yukon</b>	Yukon has requested the application of the federal backstop system.

**Tableau 2: Provinces et territoires sans système de tarification de la pollution par le carbone prévu ou en place**

Province ou territoire	Résumé de l'évaluation
<b>Manitoba</b>	Le Manitoba a exprimé son intention de ne pas mettre en œuvre un système de tarification de la pollution par le carbone d'ici le 1 <sup>er</sup> janvier 2019. La province n'est pas en voie de mettre en œuvre un prix sur la pollution par le carbone qui respecte le Modèle.
<b>Nouveau-Brunswick</b>	Le Nouveau-Brunswick n'a pas démontré de plan pour mettre en œuvre un prix sur la pollution par le carbone qui respecte le Modèle.
<b>Nunavut</b>	Le Nunavut a indiqué qu'il n'entendait pas mettre en œuvre son propre système de tarification de la pollution par le carbone et entend accepter la mise en œuvre du filet de sécurité fédéral.
<b>Ontario</b>	L'Ontario a révoqué son système de plafonnement et d'échange et n'a pas démontré de plans pour mettre en œuvre un système de tarification de la pollution par le carbone d'ici le 1 <sup>er</sup> janvier 2019. La province n'est pas en voie de mettre en œuvre un prix sur la pollution par le carbone qui respecte le Modèle.
<b>Yukon</b>	Le Yukon a demandé l'application du filet de sécurité fédéral.

Registration  
SOR/2019-79 March 26, 2019

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

P.C. 2019-218 March 25, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 166 of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>a</sup>, taking into account, as the primary factor, the stringency of the provincial pricing mechanisms for greenhouse gas emissions, makes the annexed *Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*.

### **Regulations Amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act**

## Amendments

**1 Part 1 of Schedule 1 to the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after the heading “Provinces and Areas for the Purposes of Part 1 of the Act”:**

**Table 1**

#### List of Provinces

Item	Name of Province
1	Ontario
2	New Brunswick
3	Manitoba
4	Saskatchewan

**2 Table 1 of Part 1 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in numerical order:**

Item	Name of Province
5	Yukon
6	Nunavut

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

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

Enregistrement  
DORS/2019-79 Le 26 mars 2019

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

C.P. 2019-218 Le 25 mars 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 166 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, tenant compte avant tout de la rigueur des systèmes provinciaux de tarification des émissions de gaz à effet de serre, prend le *Règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*, ci-après.

### **Règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre**

## Modifications

**1 La partie 1 de l'annexe 1 de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après le titre « Provinces et zones pour l'application de la partie 1 de la loi », de ce qui suit :**

**Tableau 1**

#### Liste des provinces

Article	Nom de la province
1	Ontario
2	Nouveau-Brunswick
3	Manitoba
4	Saskatchewan

**2 Le tableau 1 de la partie 1 de l'annexe 1 de la Loi est modifié par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

Article	Nom de la province
5	Yukon
6	Nunavut

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

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



**3 Tables 1 to 5 of Schedule 2 to the Act are replaced with the following:**

**3 Les tableaux 1 à 5 de l'annexe 2 de la Loi sont remplacés par ce qui suit :**

**TABLE 1**

**Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2019 and ending on March 31, 2020**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0498
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0498
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0204
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0204
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0333
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0333
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0333
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0333
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0442
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0442
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0442
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0442
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0637
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0637
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0637
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0637
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0537
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0537
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0537
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0537
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0220
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0220
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0220
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0220
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0451
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0451
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0451
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0451
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0767
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0767
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0767
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0767
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0310
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0310
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0310
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0310
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0140
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0140
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0140
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0140
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0391
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0391
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0391
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0391
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0517
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0517
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0517
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0517
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0540
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0540
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0540
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0540

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	63.59
			<b>(b)</b> New Brunswick	63.59
			<b>(c)</b> Manitoba	63.59
			<b>(d)</b> Saskatchewan	63.59
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	45.03
			<b>(b)</b> New Brunswick	45.03
			<b>(c)</b> Manitoba	45.03
			<b>(d)</b> Saskatchewan	45.03
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	35.45
			<b>(b)</b> New Brunswick	35.45
			<b>(c)</b> Manitoba	35.45
			<b>(d)</b> Saskatchewan	35.45
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	39.95
			<b>(b)</b> New Brunswick	39.95
			<b>(c)</b> Manitoba	39.95
			<b>(d)</b> Saskatchewan	39.95

**TABLEAU 1****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2019 et se terminant le 31 mars 2020**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0498
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0498
2	carburacteur	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0516
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0516
3	butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0356
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0356
4	éthane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0204
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0204

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0333
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0333
			<b>c)</b> Manitoba	0,0333
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0333
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0442
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0442
			<b>c)</b> Manitoba	0,0442
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0442
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0637
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0637
			<b>c)</b> Manitoba	0,0637
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0637
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0537
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0537
			<b>c)</b> Manitoba	0,0537
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0537
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0220
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0220
			<b>c)</b> Manitoba	0,0220
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0220
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0451
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0451
			<b>c)</b> Manitoba	0,0451
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0451
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0767
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0767
			<b>c)</b> Manitoba	0,0767
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0767
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0310
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0310
			<b>c)</b> Manitoba	0,0310
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0310

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0140
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0140
			<b>c)</b> Manitoba	0,0140
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0140
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0391
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0391
			<b>c)</b> Manitoba	0,0391
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0391
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0517
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0517
			<b>c)</b> Manitoba	0,0517
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0517
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0540
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0540
			<b>c)</b> Manitoba	0,0540
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0540
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	63,59
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	63,59
			<b>c)</b> Manitoba	63,59
			<b>d)</b> Saskatchewan	63,59
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	45,03
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	45,03
			<b>c)</b> Manitoba	45,03
			<b>d)</b> Saskatchewan	45,03
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	35,45
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	35,45
			<b>c)</b> Manitoba	35,45
			<b>d)</b> Saskatchewan	35,45
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	39,95
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	39,95
			<b>c)</b> Manitoba	39,95
			<b>d)</b> Saskatchewan	39,95

**TABLE 2****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2020 and ending on March 31, 2021**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0747
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0747
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0306
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0306
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0306
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0306
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0499
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0499
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0499
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0499
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0663
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0663
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0663
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0663
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0956
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0956
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0956
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0956
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0805
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0805
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0805
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0805

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0329
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0329
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0329
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0329
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0676
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0676
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0676
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0676
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1151
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1151
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1151
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1151
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0464
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0464
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0464
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0464
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0210
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0210
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0210
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0210
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0587
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0587
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0587
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0587
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0776
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0776
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0776
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0776
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0810
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0810
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0810
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0810
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	95.39
			<b>(b)</b> New Brunswick	95.39
			<b>(c)</b> Manitoba	95.39
			<b>(d)</b> Saskatchewan	95.39

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	67.55
			<b>(b)</b> New Brunswick	67.55
			<b>(c)</b> Manitoba	67.55
			<b>(d)</b> Saskatchewan	67.55
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	53.17
			<b>(b)</b> New Brunswick	53.17
			<b>(c)</b> Manitoba	53.17
			<b>(d)</b> Saskatchewan	53.17
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	59.92
			<b>(b)</b> New Brunswick	59.92
			<b>(c)</b> Manitoba	59.92
			<b>(d)</b> Saskatchewan	59.92

**TABLEAU 2****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2020 et se terminant le 31 mars 2021**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0747
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0747
			<b>c)</b> Manitoba	0,0747
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0747
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0306
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0306
			<b>c)</b> Manitoba	0,0306
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0306
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0499
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0499
			<b>c)</b> Manitoba	0,0499
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0499



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0663
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0663
			<b>c)</b> Manitoba	0,0663
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0663
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0956
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0956
			<b>c)</b> Manitoba	0,0956
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0956
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0805
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0805
			<b>c)</b> Manitoba	0,0805
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0805
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0329
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0329
			<b>c)</b> Manitoba	0,0329
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0329
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0676
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0676
			<b>c)</b> Manitoba	0,0676
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0676
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1151
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1151
			<b>c)</b> Manitoba	0,1151
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1151
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0464
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0464
			<b>c)</b> Manitoba	0,0464
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0464
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0210
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0210
			<b>c)</b> Manitoba	0,0210
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0210

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0587
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0587
			<b>c)</b> Manitoba	0,0587
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0587
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0776
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0776
			<b>c)</b> Manitoba	0,0776
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0776
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0810
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0810
			<b>c)</b> Manitoba	0,0810
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0810
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	95,39
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	95,39
			<b>c)</b> Manitoba	95,39
			<b>d)</b> Saskatchewan	95,39
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	67,55
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	67,55
			<b>c)</b> Manitoba	67,55
			<b>d)</b> Saskatchewan	67,55
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	53,17
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	53,17
			<b>c)</b> Manitoba	53,17
			<b>d)</b> Saskatchewan	53,17
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	59,92
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	59,92
			<b>c)</b> Manitoba	59,92
			<b>d)</b> Saskatchewan	59,92

**TABLE 3****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2021 and ending on March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0995
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0995
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0995
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0995

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0408
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0408
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0408
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0408
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0666
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0666
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0666
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0666
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0884
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0884
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0884
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0884
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1275
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1275
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1275
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1275
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1073
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1073
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1073
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1073
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0439
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0439
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0439
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0439
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0902
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0902
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0902
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0902

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1535
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1535
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1535
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1535
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0619
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0619
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0619
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0619
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0280
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0280
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0280
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0280
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0783
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0783
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0783
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0783
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1034
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1034
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1034
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1034
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1080
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1080
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1080
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1080
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	127.19
			<b>(b)</b> New Brunswick	127.19
			<b>(c)</b> Manitoba	127.19
			<b>(d)</b> Saskatchewan	127.19
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	90.07
			<b>(b)</b> New Brunswick	90.07
			<b>(c)</b> Manitoba	90.07
			<b>(d)</b> Saskatchewan	90.07
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	70.90
			<b>(b)</b> New Brunswick	70.90
			<b>(c)</b> Manitoba	70.90
			<b>(d)</b> Saskatchewan	70.90

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	79.89
			<b>(b)</b> New Brunswick	79.89
			<b>(c)</b> Manitoba	79.89
			<b>(d)</b> Saskatchewan	79.89

**TABLEAU 3****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2021 et se terminant le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0995
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0995
			<b>c)</b> Manitoba	0,0995
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0995
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0408
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0408
			<b>c)</b> Manitoba	0,0408
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0408
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0666
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0666
			<b>c)</b> Manitoba	0,0666
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0666
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0884
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0884
			<b>c)</b> Manitoba	0,0884
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0884
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1275
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1275
			<b>c)</b> Manitoba	0,1275
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1275

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1073
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1073
			<b>c)</b> Manitoba	0,1073
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1073
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0439
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0439
			<b>c)</b> Manitoba	0,0439
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0439
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0902
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0902
			<b>c)</b> Manitoba	0,0902
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0902
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1535
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1535
			<b>c)</b> Manitoba	0,1535
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1535
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0619
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0619
			<b>c)</b> Manitoba	0,0619
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0619
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0280
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0280
			<b>c)</b> Manitoba	0,0280
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0280
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0783
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0783
			<b>c)</b> Manitoba	0,0783
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0783
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1034
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1034
			<b>c)</b> Manitoba	0,1034
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1034

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1080
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1080
			<b>c)</b> Manitoba	0,1080
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1080
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	127,19
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	127,19
			<b>c)</b> Manitoba	127,19
			<b>d)</b> Saskatchewan	127,19
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	90,07
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	90,07
			<b>c)</b> Manitoba	90,07
			<b>d)</b> Saskatchewan	90,07
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	70,90
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	70,90
			<b>c)</b> Manitoba	70,90
			<b>d)</b> Saskatchewan	70,90
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	79,89
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	79,89
			<b>c)</b> Manitoba	79,89
			<b>d)</b> Saskatchewan	79,89

**TABLE 4****Rates of charge applicable after March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1244
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1244
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1244
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1244
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0509
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0509
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0509
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0509
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0832
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0832
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0832
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0832
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1105
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1105
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1105
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1105
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1593
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1593
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1593
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1593
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1341
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1341
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1341
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1341
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0549
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0549
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0549
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0549
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1127
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1127
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1127
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1127
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1919
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1919
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1919
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1919
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0774
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0774
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0774
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0774
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0350
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0979
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0979
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0979
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0979
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1293
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1293
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1293
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1293
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1350
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	158.99
			<b>(b)</b> New Brunswick	158.99
			<b>(c)</b> Manitoba	158.99
			<b>(d)</b> Saskatchewan	158.99
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	112.58
			<b>(b)</b> New Brunswick	112.58
			<b>(c)</b> Manitoba	112.58
			<b>(d)</b> Saskatchewan	112.58
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	88.62
			<b>(b)</b> New Brunswick	88.62
			<b>(c)</b> Manitoba	88.62
			<b>(d)</b> Saskatchewan	88.62
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	99.87
			<b>(b)</b> New Brunswick	99.87
			<b>(c)</b> Manitoba	99.87
			<b>(d)</b> Saskatchewan	99.87

**TABLEAU 4****Taux des redevances applicables après le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1244 0,1244 0,1244 0,1244
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1291 0,1291 0,1291 0,1291
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0890 0,0890 0,0890 0,0890
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0509 0,0509 0,0509 0,0509
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,0832 0,0832 0,0832 0,0832
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1105 0,1105 0,1105 0,1105
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1593 0,1593 0,1593 0,1593
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1291 0,1291 0,1291 0,1291
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario <b>b)</b> Nouveau-Brunswick <b>c)</b> Manitoba <b>d)</b> Saskatchewan	0,1341 0,1341 0,1341 0,1341

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0549
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0549
			<b>c)</b> Manitoba	0,0549
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0549
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1127
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1127
			<b>c)</b> Manitoba	0,1127
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1127
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1919
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1919
			<b>c)</b> Manitoba	0,1919
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1919
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0774
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0774
			<b>c)</b> Manitoba	0,0774
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0774
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0350
			<b>c)</b> Manitoba	0,0350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0350
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0979
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0979
			<b>c)</b> Manitoba	0,0979
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0979
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1293
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1293
			<b>c)</b> Manitoba	0,1293
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1293
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1350
			<b>c)</b> Manitoba	0,1350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1350
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	158,99
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	158,99
			<b>c)</b> Manitoba	158,99
			<b>d)</b> Saskatchewan	158,99

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	112,58
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	112,58
			<b>c)</b> Manitoba	112,58
			<b>d)</b> Saskatchewan	112,58
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	88,62
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	88,62
			<b>c)</b> Manitoba	88,62
			<b>d)</b> Saskatchewan	88,62
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	99,87
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	99,87
			<b>c)</b> Manitoba	99,87
			<b>d)</b> Saskatchewan	99,87

**4 Tables 1 to 4 of Schedule 2 to the Act are replaced with the following:**

**4 Les tableaux 1 à 4 de l'annexe 2 de la Loi sont remplacés par ce qui suit :**

**TABLE 1**

**Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2019 and ending on March 31, 2020**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0498
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0498
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0498
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0498
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
			<b>(e)</b> Yukon	0.0356
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0356

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0204
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0204
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0204
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0204
			<b>(e)</b> Yukon	0.0204
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0204
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0333
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0333
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0333
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0333
			<b>(e)</b> Yukon	0.0333
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0333
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0442
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0442
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0442
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0442
			<b>(e)</b> Yukon	0.0442
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0442
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0637
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0637
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0637
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0637
			<b>(e)</b> Yukon	0.0637
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0637
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0516
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0516
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0516
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0516
			<b>(e)</b> Yukon	0.0516
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0516
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0537
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0537
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0537
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0537
			<b>(e)</b> Yukon	0.0537
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0537

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0220
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0220
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0220
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0220
			<b>(e)</b> Yukon	0.0220
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0220
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0451
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0451
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0451
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0451
			<b>(e)</b> Yukon	0.0451
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0451
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0767
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0767
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0767
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0767
			<b>(e)</b> Yukon	0.0767
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0767
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0356
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0356
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0356
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0356
			<b>(e)</b> Yukon	0.0356
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0356
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0310
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0310
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0310
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0310
			<b>(e)</b> Yukon	0.0310
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0310
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0140
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0140
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0140
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0140
			<b>(e)</b> Yukon	0.0140
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0140

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0391
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0391
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0391
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0391
			<b>(e)</b> Yukon	0.0391
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0391
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0517
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0517
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0517
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0517
			<b>(e)</b> Yukon	0.0517
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0517
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0540
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0540
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0540
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0540
			<b>(e)</b> Yukon	0.0540
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0540
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	63.59
			<b>(b)</b> New Brunswick	63.59
			<b>(c)</b> Manitoba	63.59
			<b>(d)</b> Saskatchewan	63.59
			<b>(e)</b> Yukon	63.59
			<b>(f)</b> Nunavut	63.59
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	45.03
			<b>(b)</b> New Brunswick	45.03
			<b>(c)</b> Manitoba	45.03
			<b>(d)</b> Saskatchewan	45.03
			<b>(e)</b> Yukon	45.03
			<b>(f)</b> Nunavut	45.03
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	35.45
			<b>(b)</b> New Brunswick	35.45
			<b>(c)</b> Manitoba	35.45
			<b>(d)</b> Saskatchewan	35.45
			<b>(e)</b> Yukon	35.45
			<b>(f)</b> Nunavut	35.45

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	39.95
			<b>(b)</b> New Brunswick	39.95
			<b>(c)</b> Manitoba	39.95
			<b>(d)</b> Saskatchewan	39.95
			<b>(e)</b> Yukon	39.95
			<b>(f)</b> Nunavut	39.95

**TABLEAU 1****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2019 et se terminant le 31 mars 2020**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0498
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0498
			<b>c)</b> Manitoba	0,0498
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0498
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
			<b>e)</b> Yukon	0,0356
			<b>f)</b> Nunavut	0,0356
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0204
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0204
			<b>c)</b> Manitoba	0,0204
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0204
			<b>e)</b> Yukon	0,0204
			<b>f)</b> Nunavut	0,0204



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0333
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0333
			<b>c)</b> Manitoba	0,0333
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0333
			<b>e)</b> Yukon	0,0333
			<b>f)</b> Nunavut	0,0333
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0442
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0442
			<b>c)</b> Manitoba	0,0442
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0442
			<b>e)</b> Yukon	0,0442
			<b>f)</b> Nunavut	0,0442
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0637
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0637
			<b>c)</b> Manitoba	0,0637
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0637
			<b>e)</b> Yukon	0,0637
			<b>f)</b> Nunavut	0,0637
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0516
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0516
			<b>c)</b> Manitoba	0,0516
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0516
			<b>e)</b> Yukon	0,0516
			<b>f)</b> Nunavut	0,0516
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0537
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0537
			<b>c)</b> Manitoba	0,0537
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0537
			<b>e)</b> Yukon	0,0537
			<b>f)</b> Nunavut	0,0537
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0220
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0220
			<b>c)</b> Manitoba	0,0220
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0220
			<b>e)</b> Yukon	0,0220
			<b>f)</b> Nunavut	0,0220

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0451
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0451
			<b>c)</b> Manitoba	0,0451
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0451
			<b>e)</b> Yukon	0,0451
			<b>f)</b> Nunavut	0,0451
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0767
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0767
			<b>c)</b> Manitoba	0,0767
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0767
			<b>e)</b> Yukon	0,0767
			<b>f)</b> Nunavut	0,0767
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0356
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0356
			<b>c)</b> Manitoba	0,0356
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0356
			<b>e)</b> Yukon	0,0356
			<b>f)</b> Nunavut	0,0356
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0310
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0310
			<b>c)</b> Manitoba	0,0310
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0310
			<b>e)</b> Yukon	0,0310
			<b>f)</b> Nunavut	0,0310
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0140
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0140
			<b>c)</b> Manitoba	0,0140
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0140
			<b>e)</b> Yukon	0,0140
			<b>f)</b> Nunavut	0,0140
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0391
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0391
			<b>c)</b> Manitoba	0,0391
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0391
			<b>e)</b> Yukon	0,0391
			<b>f)</b> Nunavut	0,0391

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0517
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0517
			<b>c)</b> Manitoba	0,0517
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0517
			<b>e)</b> Yukon	0,0517
			<b>f)</b> Nunavut	0,0517
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0540
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0540
			<b>c)</b> Manitoba	0,0540
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0540
			<b>e)</b> Yukon	0,0540
			<b>f)</b> Nunavut	0,0540
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	63,59
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	63,59
			<b>c)</b> Manitoba	63,59
			<b>d)</b> Saskatchewan	63,59
			<b>e)</b> Yukon	63,59
			<b>f)</b> Nunavut	63,59
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	45,03
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	45,03
			<b>c)</b> Manitoba	45,03
			<b>d)</b> Saskatchewan	45,03
			<b>e)</b> Yukon	45,03
			<b>f)</b> Nunavut	45,03
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	35,45
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	35,45
			<b>c)</b> Manitoba	35,45
			<b>d)</b> Saskatchewan	35,45
			<b>e)</b> Yukon	35,45
			<b>f)</b> Nunavut	35,45
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	39,95
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	39,95
			<b>c)</b> Manitoba	39,95
			<b>d)</b> Saskatchewan	39,95
			<b>e)</b> Yukon	39,95
			<b>f)</b> Nunavut	39,95

**TABLE 2****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2020 and ending on March 31, 2021**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0747
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0747
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
			<b>(e)</b> Yukon	0.0534
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0534
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0306
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0306
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0306
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0306
			<b>(e)</b> Yukon	0.0306
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0306
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0499
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0499
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0499
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0499
			<b>(e)</b> Yukon	0.0499
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0499
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0663
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0663
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0663
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0663
			<b>(e)</b> Yukon	0.0663
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0663

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0956
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0956
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0956
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0956
			<b>(e)</b> Yukon	0.0956
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0956
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0775
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0775
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0775
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0775
			<b>(e)</b> Yukon	0.0775
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0775
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0805
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0805
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0805
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0805
			<b>(e)</b> Yukon	0.0805
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0805
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0329
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0329
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0329
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0329
			<b>(e)</b> Yukon	0.0329
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0329
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0676
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0676
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0676
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0676
			<b>(e)</b> Yukon	0.0676
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0676
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1151
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1151
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1151
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1151
			<b>(e)</b> Yukon	0.1151
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1151

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0534
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0534
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0534
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0534
			<b>(e)</b> Yukon	0.0534
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0534
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0464
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0464
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0464
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0464
			<b>(e)</b> Yukon	0.0464
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0464
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0210
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0210
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0210
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0210
			<b>(e)</b> Yukon	0.0210
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0210
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0587
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0587
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0587
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0587
			<b>(e)</b> Yukon	0.0587
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0587
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0776
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0776
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0776
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0776
			<b>(e)</b> Yukon	0.0776
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0776
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0810
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0810
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0810
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0810
			<b>(e)</b> Yukon	0.0810
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0810

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	95.39
			<b>(b)</b> New Brunswick	95.39
			<b>(c)</b> Manitoba	95.39
			<b>(d)</b> Saskatchewan	95.39
			<b>(e)</b> Yukon	95.39
			<b>(f)</b> Nunavut	95.39
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	67.55
			<b>(b)</b> New Brunswick	67.55
			<b>(c)</b> Manitoba	67.55
			<b>(d)</b> Saskatchewan	67.55
			<b>(e)</b> Yukon	67.55
			<b>(f)</b> Nunavut	67.55
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	53.17
			<b>(b)</b> New Brunswick	53.17
			<b>(c)</b> Manitoba	53.17
			<b>(d)</b> Saskatchewan	53.17
			<b>(e)</b> Yukon	53.17
			<b>(f)</b> Nunavut	53.17
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	59.92
			<b>(b)</b> New Brunswick	59.92
			<b>(c)</b> Manitoba	59.92
			<b>(d)</b> Saskatchewan	59.92
			<b>(e)</b> Yukon	59.92
			<b>(f)</b> Nunavut	59.92

**TABLEAU 2****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2020 et se terminant le 31 mars 2021**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0,0747
			<b>(b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0747
			<b>(c)</b> Manitoba	0,0747
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0,0747
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
2	carburéacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
			<b>e)</b> Yukon	0,0534
			<b>f)</b> Nunavut	0,0534
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0306
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0306
			<b>c)</b> Manitoba	0,0306
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0306
			<b>e)</b> Yukon	0,0306
			<b>f)</b> Nunavut	0,0306
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0499
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0499
			<b>c)</b> Manitoba	0,0499
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0499
			<b>e)</b> Yukon	0,0499
			<b>f)</b> Nunavut	0,0499
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0663
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0663
			<b>c)</b> Manitoba	0,0663
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0663
			<b>e)</b> Yukon	0,0663
			<b>f)</b> Nunavut	0,0663
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0956
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0956
			<b>c)</b> Manitoba	0,0956
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0956
			<b>e)</b> Yukon	0,0956
			<b>f)</b> Nunavut	0,0956



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0775
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0775
			<b>c)</b> Manitoba	0,0775
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0775
			<b>e)</b> Yukon	0,0775
			<b>f)</b> Nunavut	0,0775
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0805
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0805
			<b>c)</b> Manitoba	0,0805
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0805
			<b>e)</b> Yukon	0,0805
			<b>f)</b> Nunavut	0,0805
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0329
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0329
			<b>c)</b> Manitoba	0,0329
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0329
			<b>e)</b> Yukon	0,0329
			<b>f)</b> Nunavut	0,0329
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0676
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0676
			<b>c)</b> Manitoba	0,0676
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0676
			<b>e)</b> Yukon	0,0676
			<b>f)</b> Nunavut	0,0676
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1151
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1151
			<b>c)</b> Manitoba	0,1151
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1151
			<b>e)</b> Yukon	0,1151
			<b>f)</b> Nunavut	0,1151
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0534
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0534
			<b>c)</b> Manitoba	0,0534
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0534
			<b>e)</b> Yukon	0,0534
			<b>f)</b> Nunavut	0,0534

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0464
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0464
			<b>c)</b> Manitoba	0,0464
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0464
			<b>e)</b> Yukon	0,0464
			<b>f)</b> Nunavut	0,0464
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0210
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0210
			<b>c)</b> Manitoba	0,0210
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0210
			<b>e)</b> Yukon	0,0210
			<b>f)</b> Nunavut	0,0210
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0587
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0587
			<b>c)</b> Manitoba	0,0587
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0587
			<b>e)</b> Yukon	0,0587
			<b>f)</b> Nunavut	0,0587
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0776
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0776
			<b>c)</b> Manitoba	0,0776
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0776
			<b>e)</b> Yukon	0,0776
			<b>f)</b> Nunavut	0,0776
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0810
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0810
			<b>c)</b> Manitoba	0,0810
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0810
			<b>e)</b> Yukon	0,0810
			<b>f)</b> Nunavut	0,0810
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	95,39
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	95,39
			<b>c)</b> Manitoba	95,39
			<b>d)</b> Saskatchewan	95,39
			<b>e)</b> Yukon	95,39
			<b>f)</b> Nunavut	95,39

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	67,55
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	67,55
			<b>c)</b> Manitoba	67,55
			<b>d)</b> Saskatchewan	67,55
			<b>e)</b> Yukon	67,55
			<b>f)</b> Nunavut	67,55
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	53,17
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	53,17
			<b>c)</b> Manitoba	53,17
			<b>d)</b> Saskatchewan	53,17
			<b>e)</b> Yukon	53,17
			<b>f)</b> Nunavut	53,17
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	59,92
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	59,92
			<b>c)</b> Manitoba	59,92
			<b>d)</b> Saskatchewan	59,92
			<b>e)</b> Yukon	59,92
			<b>f)</b> Nunavut	59,92

**TABLE 3****Rates of charge applicable for the period beginning on April 1, 2021 and ending on March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0995
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0995
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0995
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0995
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
			<b>(e)</b> Yukon	0.0712
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0712
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0408
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0408
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0408
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0408
			<b>(e)</b> Yukon	0.0408
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0408
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0666
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0666
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0666
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0666
			<b>(e)</b> Yukon	0.0666
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0666
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0884
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0884
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0884
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0884
			<b>(e)</b> Yukon	0.0884
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0884
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1275
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1275
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1275
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1275
			<b>(e)</b> Yukon	0.1275
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1275
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1033
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1033
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1033
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1033
			<b>(e)</b> Yukon	0.1033
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1033

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1073
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1073
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1073
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1073
			<b>(e)</b> Yukon	0.1073
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1073
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0439
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0439
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0439
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0439
			<b>(e)</b> Yukon	0.0439
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0439
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0902
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0902
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0902
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0902
			<b>(e)</b> Yukon	0.0902
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0902
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1535
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1535
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1535
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1535
			<b>(e)</b> Yukon	0.1535
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1535
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0712
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0712
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0712
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0712
			<b>(e)</b> Yukon	0.0712
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0712
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0619
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0619
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0619
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0619
			<b>(e)</b> Yukon	0.0619
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0619

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0280
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0280
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0280
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0280
			<b>(e)</b> Yukon	0.0280
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0280
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0783
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0783
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0783
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0783
			<b>(e)</b> Yukon	0.0783
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0783
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1034
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1034
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1034
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1034
			<b>(e)</b> Yukon	0.1034
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1034
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1080
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1080
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1080
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1080
			<b>(e)</b> Yukon	0.1080
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1080
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	127.19
			<b>(b)</b> New Brunswick	127.19
			<b>(c)</b> Manitoba	127.19
			<b>(d)</b> Saskatchewan	127.19
			<b>(e)</b> Yukon	127.19
			<b>(f)</b> Nunavut	127.19
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	90.07
			<b>(b)</b> New Brunswick	90.07
			<b>(c)</b> Manitoba	90.07
			<b>(d)</b> Saskatchewan	90.07
			<b>(e)</b> Yukon	90.07
			<b>(f)</b> Nunavut	90.07

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	70.90
			<b>(b)</b> New Brunswick	70.90
			<b>(c)</b> Manitoba	70.90
			<b>(d)</b> Saskatchewan	70.90
			<b>(e)</b> Yukon	70.90
			<b>(f)</b> Nunavut	70.90
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	79.89
			<b>(b)</b> New Brunswick	79.89
			<b>(c)</b> Manitoba	79.89
			<b>(d)</b> Saskatchewan	79.89
			<b>(e)</b> Yukon	79.89
			<b>(f)</b> Nunavut	79.89

**TABLEAU 3****Taux des redevances applicables pour la période commençant le 1<sup>er</sup> avril 2021 et se terminant le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0995
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0995
			<b>c)</b> Manitoba	0,0995
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0995
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
			<b>e)</b> Yukon	0,0712
			<b>f)</b> Nunavut	0,0712

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0408
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0408
			<b>c)</b> Manitoba	0,0408
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0408
			<b>e)</b> Yukon	0,0408
			<b>f)</b> Nunavut	0,0408
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0666
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0666
			<b>c)</b> Manitoba	0,0666
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0666
			<b>e)</b> Yukon	0,0666
			<b>f)</b> Nunavut	0,0666
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0884
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0884
			<b>c)</b> Manitoba	0,0884
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0884
			<b>e)</b> Yukon	0,0884
			<b>f)</b> Nunavut	0,0884
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1275
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1275
			<b>c)</b> Manitoba	0,1275
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1275
			<b>e)</b> Yukon	0,1275
			<b>f)</b> Nunavut	0,1275
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1033
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1033
			<b>c)</b> Manitoba	0,1033
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1033
			<b>e)</b> Yukon	0,1033
			<b>f)</b> Nunavut	0,1033
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1073
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1073
			<b>c)</b> Manitoba	0,1073
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1073
			<b>e)</b> Yukon	0,1073
			<b>f)</b> Nunavut	0,1073



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0439
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0439
			<b>c)</b> Manitoba	0,0439
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0439
			<b>e)</b> Yukon	0,0439
			<b>f)</b> Nunavut	0,0439
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0902
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0902
			<b>c)</b> Manitoba	0,0902
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0902
			<b>e)</b> Yukon	0,0902
			<b>f)</b> Nunavut	0,0902
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1535
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1535
			<b>c)</b> Manitoba	0,1535
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1535
			<b>e)</b> Yukon	0,1535
			<b>f)</b> Nunavut	0,1535
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0712
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0712
			<b>c)</b> Manitoba	0,0712
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0712
			<b>e)</b> Yukon	0,0712
			<b>f)</b> Nunavut	0,0712
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0619
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0619
			<b>c)</b> Manitoba	0,0619
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0619
			<b>e)</b> Yukon	0,0619
			<b>f)</b> Nunavut	0,0619
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0280
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0280
			<b>c)</b> Manitoba	0,0280
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0280
			<b>e)</b> Yukon	0,0280
			<b>f)</b> Nunavut	0,0280

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0783
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0783
			<b>c)</b> Manitoba	0,0783
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0783
			<b>e)</b> Yukon	0,0783
			<b>f)</b> Nunavut	0,0783
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1034
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1034
			<b>c)</b> Manitoba	0,1034
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1034
			<b>e)</b> Yukon	0,1034
			<b>f)</b> Nunavut	0,1034
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1080
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1080
			<b>c)</b> Manitoba	0,1080
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1080
			<b>e)</b> Yukon	0,1080
			<b>f)</b> Nunavut	0,1080
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	127,19
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	127,19
			<b>c)</b> Manitoba	127,19
			<b>d)</b> Saskatchewan	127,19
			<b>e)</b> Yukon	127,19
			<b>f)</b> Nunavut	127,19
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	90,07
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	90,07
			<b>c)</b> Manitoba	90,07
			<b>d)</b> Saskatchewan	90,07
			<b>e)</b> Yukon	90,07
			<b>f)</b> Nunavut	90,07
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	70,90
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	70,90
			<b>c)</b> Manitoba	70,90
			<b>d)</b> Saskatchewan	70,90
			<b>e)</b> Yukon	70,90
			<b>f)</b> Nunavut	70,90

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	79,89
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	79,89
			<b>c)</b> Manitoba	79,89
			<b>d)</b> Saskatchewan	79,89
			<b>e)</b> Yukon	79,89
			<b>f)</b> Nunavut	79,89

**TABLE 4****Rates of charge applicable after March 31, 2022**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
1	Aviation gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1244
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1244
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1244
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1244
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
2	Aviation turbo fuel	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
			<b>(e)</b> Yukon	0
			<b>(f)</b> Nunavut	0
3	Butane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890
			<b>(e)</b> Yukon	0.0890
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0890
4	Ethane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0509
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0509
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0509
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0509
			<b>(e)</b> Yukon	0.0509
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0509

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
5	Gas liquids	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0832
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0832
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0832
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0832
			<b>(e)</b> Yukon	0.0832
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0832
6	Gasoline	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1105
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1105
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1105
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1105
			<b>(e)</b> Yukon	0.1105
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1105
7	Heavy fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1593
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1593
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1593
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1593
			<b>(e)</b> Yukon	0.1593
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1593
8	Kerosene	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1291
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1291
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1291
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1291
			<b>(e)</b> Yukon	0.1291
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1291
9	Light fuel oil	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1341
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1341
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1341
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1341
			<b>(e)</b> Yukon	0.1341
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1341
10	Methanol	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0549
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0549
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0549
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0549
			<b>(e)</b> Yukon	0.0549
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0549

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
11	Naphtha	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1127
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1127
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1127
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1127
			<b>(e)</b> Yukon	0.1127
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1127
12	Petroleum coke	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.1919
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1919
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1919
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1919
			<b>(e)</b> Yukon	0.1919
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1919
13	Pentanes plus	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0890
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0890
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0890
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0890
			<b>(e)</b> Yukon	0.0890
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0890
14	Propane	\$/litre	<b>(a)</b> Ontario	0.0774
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0774
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0774
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0774
			<b>(e)</b> Yukon	0.0774
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0774
15	Coke oven gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0350
			<b>(e)</b> Yukon	0.0350
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0350
16	Marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.0979
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.0979
			<b>(c)</b> Manitoba	0.0979
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.0979
			<b>(e)</b> Yukon	0.0979
			<b>(f)</b> Nunavut	0.0979

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type	Unit	Listed Province	Rate
17	Non-marketable natural gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1293
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1293
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1293
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1293
			<b>(e)</b> Yukon	0.1293
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1293
18	Still gas	\$/cubic metre	<b>(a)</b> Ontario	0.1350
			<b>(b)</b> New Brunswick	0.1350
			<b>(c)</b> Manitoba	0.1350
			<b>(d)</b> Saskatchewan	0.1350
			<b>(e)</b> Yukon	0.1350
			<b>(f)</b> Nunavut	0.1350
19	Coke	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	158.99
			<b>(b)</b> New Brunswick	158.99
			<b>(c)</b> Manitoba	158.99
			<b>(d)</b> Saskatchewan	158.99
			<b>(e)</b> Yukon	158.99
			<b>(f)</b> Nunavut	158.99
20	High heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	112.58
			<b>(b)</b> New Brunswick	112.58
			<b>(c)</b> Manitoba	112.58
			<b>(d)</b> Saskatchewan	112.58
			<b>(e)</b> Yukon	112.58
			<b>(f)</b> Nunavut	112.58
21	Low heat value coal	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	88.62
			<b>(b)</b> New Brunswick	88.62
			<b>(c)</b> Manitoba	88.62
			<b>(d)</b> Saskatchewan	88.62
			<b>(e)</b> Yukon	88.62
			<b>(f)</b> Nunavut	88.62
22	Combustible waste	\$/tonne	<b>(a)</b> Ontario	99.87
			<b>(b)</b> New Brunswick	99.87
			<b>(c)</b> Manitoba	99.87
			<b>(d)</b> Saskatchewan	99.87
			<b>(e)</b> Yukon	99.87
			<b>(f)</b> Nunavut	99.87

**TABLEAU 4****Taux des redevances applicables après le 31 mars 2022**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
1	essence d'aviation	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1244
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1244
			<b>c)</b> Manitoba	0,1244
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1244
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
2	carburacteur	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1291
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1291
			<b>c)</b> Manitoba	0,1291
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1291
			<b>e)</b> Yukon	0
			<b>f)</b> Nunavut	0
3	butane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
			<b>e)</b> Yukon	0,0890
			<b>f)</b> Nunavut	0,0890
4	éthane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0509
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0509
			<b>c)</b> Manitoba	0,0509
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0509
			<b>e)</b> Yukon	0,0509
			<b>f)</b> Nunavut	0,0509
5	liquides de gaz	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0832
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0832
			<b>c)</b> Manitoba	0,0832
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0832
			<b>e)</b> Yukon	0,0832
			<b>f)</b> Nunavut	0,0832
6	essence	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1105
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1105
			<b>c)</b> Manitoba	0,1105
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1105
			<b>e)</b> Yukon	0,1105
			<b>f)</b> Nunavut	0,1105

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
7	mazout lourd	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1593
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1593
			<b>c)</b> Manitoba	0,1593
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1593
			<b>e)</b> Yukon	0,1593
			<b>f)</b> Nunavut	0,1593
8	kérosène	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1291
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1291
			<b>c)</b> Manitoba	0,1291
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1291
			<b>e)</b> Yukon	0,1291
			<b>f)</b> Nunavut	0,1291
9	mazout léger	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1341
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1341
			<b>c)</b> Manitoba	0,1341
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1341
			<b>e)</b> Yukon	0,1341
			<b>f)</b> Nunavut	0,1341
10	méthanol	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0549
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0549
			<b>c)</b> Manitoba	0,0549
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0549
			<b>e)</b> Yukon	0,0549
			<b>f)</b> Nunavut	0,0549
11	naphta	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1127
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1127
			<b>c)</b> Manitoba	0,1127
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1127
			<b>e)</b> Yukon	0,1127
			<b>f)</b> Nunavut	0,1127
12	coke de pétrole	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,1919
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1919
			<b>c)</b> Manitoba	0,1919
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1919
			<b>e)</b> Yukon	0,1919
			<b>f)</b> Nunavut	0,1919



Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
13	pentanes plus	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0890
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0890
			<b>c)</b> Manitoba	0,0890
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0890
			<b>e)</b> Yukon	0,0890
			<b>f)</b> Nunavut	0,0890
14	propane	\$/litre	<b>a)</b> Ontario	0,0774
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0774
			<b>c)</b> Manitoba	0,0774
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0774
			<b>e)</b> Yukon	0,0774
			<b>f)</b> Nunavut	0,0774
15	gaz de four à coke	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0350
			<b>c)</b> Manitoba	0,0350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0350
			<b>e)</b> Yukon	0,0350
			<b>f)</b> Nunavut	0,0350
16	gaz naturel commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,0979
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,0979
			<b>c)</b> Manitoba	0,0979
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,0979
			<b>e)</b> Yukon	0,0979
			<b>f)</b> Nunavut	0,0979
17	gaz naturel non commercialisable	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1293
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1293
			<b>c)</b> Manitoba	0,1293
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1293
			<b>e)</b> Yukon	0,1293
			<b>f)</b> Nunavut	0,1293
18	gaz de distillation	\$/mètre cube	<b>a)</b> Ontario	0,1350
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	0,1350
			<b>c)</b> Manitoba	0,1350
			<b>d)</b> Saskatchewan	0,1350
			<b>e)</b> Yukon	0,1350
			<b>f)</b> Nunavut	0,1350

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type	Unité	Province assujettie	Taux
19	coke	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	158,99
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	158,99
			<b>c)</b> Manitoba	158,99
			<b>d)</b> Saskatchewan	158,99
			<b>e)</b> Yukon	158,99
			<b>f)</b> Nunavut	158,99
20	charbon à pouvoir calorifique supérieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	112,58
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	112,58
			<b>c)</b> Manitoba	112,58
			<b>d)</b> Saskatchewan	112,58
			<b>e)</b> Yukon	112,58
			<b>f)</b> Nunavut	112,58
21	charbon à pouvoir calorifique inférieur	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	88,62
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	88,62
			<b>c)</b> Manitoba	88,62
			<b>d)</b> Saskatchewan	88,62
			<b>e)</b> Yukon	88,62
			<b>f)</b> Nunavut	88,62
22	déchet combustible	\$/tonne	<b>a)</b> Ontario	99,87
			<b>b)</b> Nouveau-Brunswick	99,87
			<b>c)</b> Manitoba	99,87
			<b>d)</b> Saskatchewan	99,87
			<b>e)</b> Yukon	99,87
			<b>f)</b> Nunavut	99,87

## Coming into Force

**5 (1)** Sections 1 and 3 come into force on April 1, 2019.

**(2)** Sections 2 and 4 come into force on July 1, 2019.

## Entrée en vigueur

**5 (1)** Les articles 1 et 3 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019.

**(2)** Les articles 2 et 4 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (GGPPA) received royal assent on June 21, 2018.<sup>1</sup> The GGPPA provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pollution pricing backstop system (the federal backstop system) for the purpose of ensuring that the pricing of greenhouse gas (GHG) emissions is applied broadly in Canada. The federal backstop system has two components: a charge on fossil fuels and an output-based pricing system (OBPS) for large industry. Further, the GGPPA provides the Governor in Council with authority to determine in which provinces, territories and areas the GGPPA applies, by amending Schedule 1 to the GGPPA through regulations and, with respect to the fuel charge, by amending Schedule 2 to the GGPPA through regulations. Amendments to Schedule 1 take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial pollution pricing systems and alignment with the benchmark elements of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution (the Benchmark), including the additional published guidance on the Benchmark.<sup>2,3</sup> The federal backstop system will apply, in whole or in part, in those provinces, territories and areas listed in Schedule 1 (backstop jurisdictions). Currently, Part 1 of Schedule 1 does not list any backstop jurisdictions. It is necessary to list specific provinces and territories in Part 1 of Schedule 1 to have the fuel charge component of the federal backstop system apply to these jurisdictions.

### Background

At the United Nations Framework Convention on Climate Change conference in December 2015, the international

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

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

### Enjeux

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (la Loi) a été sanctionnée le 21 juin 2018<sup>1</sup>. Elle fournit un cadre juridique et prévoit des pouvoirs habilitants pour l'établissement d'un filet de sécurité fédéral pour la tarification de la pollution par le carbone (filet de sécurité fédéral) dans le but de veiller à ce que la tarification des émissions de gaz à effet de serre (GES) soit appliquée de façon étendue au Canada. Le filet de sécurité fédéral comporte deux composantes : une redevance sur les combustibles fossiles et un système de tarification fondé sur le rendement (STFR) pour les grandes industries. En outre, la Loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir de déterminer dans quelles provinces, quels territoires et quelles zones la Loi s'applique, en en modifiant l'annexe 1 par voie réglementaire et, en ce qui a trait à la redevance sur les combustibles fossiles, en en modifiant l'annexe 2 également par voie réglementaire. Les modifications de l'annexe 1 prennent en compte les recommandations émanant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification du carbone des provinces et des territoires et l'harmonisation aux éléments du modèle de l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone (le Modèle), y compris les documents d'orientation supplémentaires concernant le Modèle<sup>2,3</sup>. Le filet de sécurité fédéral s'appliquera, en tout ou en partie, aux provinces, aux territoires et aux zones figurant à la partie 1 de l'annexe 1 (administrations assujetties au filet de sécurité fédéral). À l'heure actuelle, aucune administration assujettie au filet de sécurité fédéral ne figure à l'annexe 1. Il est nécessaire d'énumérer les provinces et territoires visés à la partie 1 de l'annexe 1 pour que la redevance sur les combustibles du filet de sécurité fédéral s'applique à ces administrations.

### Contexte

Lors de la conférence de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en décembre 2015,

<sup>1</sup> The long title of the GGPPA is *An Act to mitigate climate change through the pan-Canadian application of pricing mechanisms to a broad set of greenhouse gas emission sources and to make consequential amendments to other Acts*.

<sup>2</sup> "Guidance on the pan-Canadian carbon pollution pricing benchmark." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark.html>.

<sup>3</sup> "Supplemental benchmark guidance." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework/guidance-carbon-pollution-pricing-benchmark/supplemental-benchmark-guidance.html>.

<sup>1</sup> Le titre intégral de la Loi est le suivant : *Loi visant à atténuer les changements climatiques par l'application pancanadienne de mécanismes de tarification à un large éventail de sources d'émissions de gaz à effet de serre et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois*.

<sup>2</sup> « Directives concernant le modèle pancanadien de tarification de la pollution par le carbone ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone.html>.

<sup>3</sup> « Document d'orientation de référence supplémentaire ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien/directives-tarification-pollution-carbone/document-orientation-reference-supplementaire.html>.

community, including Canada, concluded the Paris Agreement, which is intended to reduce GHG emissions to limit the rise in global average temperature to less than two degrees Celsius (2 °C) and to pursue efforts to limit it to 1.5 °C above pre-industrial levels. It is widely recognized that economy-wide pollution pricing is the most efficient way to reduce GHG emissions. Pricing pollution drives innovative solutions to provide low-carbon choices for consumers and businesses. As part of its commitments made under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

In October 2016, the Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution, which outlines the principles on which the pricing of pollution in Canada will be based.<sup>4</sup> This publication also states that a federal backstop system will apply in all Canadian jurisdictions that do not have a pollution pricing system in place that aligns with the Benchmark by 2018. The Benchmark is intended to ensure that pollution pricing applies to a broad set of emission sources across Canada, with increasing stringency over time. The complete Benchmark is presented as an annex at the end of this Regulatory Impact Analysis Statement.

Part 1 of the GGPPA, administered by the Canada Revenue Agency, establishes a charge on fossil fuels — known as the fuel charge — that will generally be paid by fuel producers or distributors and generally applies to fossil fuels produced, delivered or used in a backstop jurisdiction, brought into a backstop jurisdiction from another place in Canada, or imported into Canada at a location in a backstop jurisdiction. Part 1 of the GGPPA provides the legal framework and enabling authorities for the fuel charge with the aim of ensuring that the pricing of GHG emissions is applied broadly in Canada. The fuel charge applies at the rates set out in Schedule 2 to the GGPPA and those rates vary by fuel type. The rates increase annually up to 2022.

Part 2 of the GGPPA, administered by the Department of the Environment, provides authority to establish

la communauté internationale, y compris le Canada, a conclu l'Accord de Paris, accord dont l'objectif est de réduire les émissions de GES pour contenir la hausse de la température mondiale moyenne bien au-dessous de deux degrés Celsius (2 °C) et de poursuivre les efforts en vue de la limiter autant que possible à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. Il est largement reconnu que la tarification de la pollution à l'échelle de l'ensemble de l'économie constitue le moyen le plus efficace de réduire les émissions de GES. La tarification de la pollution apportera des solutions novatrices permettant d'offrir aux consommateurs et aux entreprises des options à faibles émissions de carbone. Pour respecter les engagements pris en vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé, d'ici 2030, à réduire les émissions nationales de GES de 30 % par rapport aux niveaux de 2005.

En octobre 2016, le gouvernement du Canada a publié l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone, qui décrit les principes sur lesquels se fondera la tarification de la pollution par le carbone au Canada<sup>4</sup>. On peut également lire dans cette publication qu'un filet de sécurité fédéral s'appliquera dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens n'ayant pas mis en place de système de tarification de la pollution qui respecte le Modèle avant 2018. L'objectif du Modèle est de veiller à ce que la tarification de la pollution s'applique à un vaste ensemble de sources d'émissions partout au Canada, et que sa rigueur augmente au fil du temps. Le Modèle est présenté dans son intégralité en annexe, à la fin de ce résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

La partie 1 de la Loi, administrée par l'Agence du revenu du Canada, établit une redevance sur les combustibles fossiles — connue sous le nom de redevance sur les combustibles — qui sera généralement payée par les producteurs ou les distributeurs de combustibles et s'appliquera de façon générale aux combustibles fossiles produits, livrés ou utilisés dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral, transférés dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral d'un autre lieu au Canada, ou importés au Canada dans une administration assujettie au filet de sécurité fédéral. La partie 1 de la Loi fournit un cadre juridique et les pouvoirs habilitants pour la redevance sur les combustibles afin de veiller à ce que la tarification des émissions de GES soit appliquée de façon étendue au Canada. La redevance sur les combustibles s'applique aux taux prévus à l'annexe 2 de la Loi, qui varient selon le type de combustible. Les taux augmenteront annuellement jusqu'en 2022.

La partie 2 de la Loi, administrée par le ministère de l'Environnement, donne le pouvoir de créer un STFR. Le but

<sup>4</sup> "Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution," Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2016/10/canadian-approach-pricing-carbon-pollution.html>.

<sup>4</sup> « Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone », gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2016/10/approche-pancanadienne-tarification-pollution-carbone.html>.

an OBPS. The aim of the OBPS is to minimize competitiveness risks for emissions-intensive and trade-exposed facilities in backstop jurisdictions, while retaining a price signal on pollution and thus an incentive to reduce GHG emissions. Facilities participating in the OBPS will be able to purchase charge-free fuel and will instead face a compliance obligation on the portion of their GHG emissions that exceed prescribed limits. Participants will have the option to comply with the OBPS regulations by either remitting eligible compliance units or paying the excess emissions charge, or through a combination of these options.

Schedule 1 to the GGPPA is divided into two parts. Part 1 of the GGPPA (the fuel charge) will apply in the backstop jurisdictions listed in Part 1 of Schedule 1 to the GGPPA. Similarly, facilities that meet specified criteria and are located in any of the backstop jurisdictions listed in Part 2 of Schedule 1 to the GGPPA will be subject to Part 2 of the GGPPA (the OBPS). These lists take into account recommendations resulting from the assessment of the stringency of provincial and territorial pollution pricing systems and alignment with the Benchmark.

### **Objective**

The objective of the regulations amending Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA (the Regulations) is to add a list of provinces and territories to Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 in order to have Part 1 of the GGPPA apply in these backstop jurisdictions. The Regulations also provide relief, by applying a fuel charge rate of zero dollars per litre for aviation gasoline and aviation turbo fuel for the territories listed in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2.

### **Description**

In accordance with subsections 166(2) and (4) of the GGPPA, the Regulations identify the jurisdictions in which the fuel charge under Part 1 of the GGPPA will apply by adding the following provinces and territories to Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA:

- Ontario
- New Brunswick
- Manitoba
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

du STFR est de réduire au minimum les risques de concurrence des installations à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux dans les administrations assujetties au filet de sécurité fédéral, tout en conservant le signal du prix de la pollution et, par conséquent, une mesure incitative pour réduire les émissions de GES. Les installations qui participent au STFR pourront acheter du combustible libre de redevance, mais feront face à une obligation de conformité pour la portion de leurs émissions de GES qui excède la limite réglementaire. Les participants auront l'option de respecter leur obligation envers le règlement sur le STFR en remettant des unités de conformité admissibles, en payant la redevance sur les émissions excédentaires ou une combinaison des deux.

L'annexe 1 de la Loi est divisée en deux parties. La partie 1 de la Loi (redevance sur les combustibles) s'appliquera aux administrations assujetties au filet de sécurité fédéral figurant à la partie 1 de l'annexe 1 de la Loi. De la même façon, les installations qui remplissent des critères spécifiques et sont situées dans des administrations assujetties au filet de sécurité fédéral figurant à la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi seront assujetties à la partie 2 de la Loi (le STFR). Ces listes tiennent compte des recommandations découlant de l'évaluation de la rigueur des systèmes de tarification de la pollution provinciaux et territoriaux et comparativement aux critères définis dans le Modèle.

### **Objectif**

L'objectif du règlement modifiant la partie 1 de l'annexe 1 et l'annexe 2 de la Loi (le Règlement) est d'ajouter une liste de provinces et de territoires à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 afin que la partie 1 de la Loi s'applique à ces administrations assujetties au filet de sécurité fédéral. En outre, le Règlement offrira un allègement, par l'application d'un taux de redevance sur les combustibles de zéro dollar par litre sur l'essence d'avion et le carburacteur pour les territoires figurant à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2.

### **Description**

Conformément aux paragraphes 166(2) et (4) de la Loi, le Règlement identifie les administrations dans lesquelles la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi s'appliquera en ajoutant les provinces et territoires suivants à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 de la Loi :

- Ontario
- Nouveau-Brunswick
- Manitoba
- Saskatchewan
- Yukon
- Nunavut

The Regulations come into force on April 1, 2019, for the provinces listed in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA and on July 1, 2019, for the territories (Yukon and Nunavut) listed in those Schedules.

Schedule 2 to the GGPPA is also amended by the Regulations to specify the rates of the fuel charge that will apply in each jurisdiction. The fuel charge rates reflect a carbon pollution price of \$20 per tonne of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e) in 2019, rising by \$10 per tonne annually to \$50 per tonne in 2022. For the provinces of Ontario, New Brunswick, Manitoba and Saskatchewan, the rates will become effective as of April 2019, with future increases effective as of April of each year specified in the tables in Schedule 2.

The fuel charge rates that will apply in Yukon and Nunavut will become effective as of July 2019, with future increases effective as of April 1 of each year specified in the tables in Schedule 2. The Regulations also provide that a fuel charge rate of zero dollars per litre will apply to aviation gasoline and aviation turbo fuel for Yukon and Nunavut.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

In March 2016, Canada's First Ministers committed to putting Canada on a credible path to meet or exceed its commitments made under the Paris Agreement. The First Ministers agreed that such a commitment would require transitioning to a low-carbon economy by adopting a broad range of domestic measures, including pollution pricing, adapted to the specific circumstances of each province and territory.

On December 9, 2016, the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change (the Pan-Canadian Framework) was finalized at a climate-focused First Ministers meeting in Ottawa. A central component of the Pan-Canadian Framework is the pricing of carbon pollution, which is expected to lead to substantial GHG emission reductions, contributing to meeting Canada's international commitments and the transition to a low-carbon economy.

The federal government is committed to ensuring that the provinces and territories have the flexibility to design their own policies and programs, while ensuring that pollution pricing applies to a broad set of GHG emission sources across Canada with increasing stringency over time. Provinces and territories can implement the type of pollution pricing system that makes sense for their specific

Le Règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019 pour les provinces figurant à la partie 1 de l'annexe 1 et à l'annexe 2 de la Loi, et le 1<sup>er</sup> juillet 2019 pour les territoires (Yukon et Nunavut) figurant dans ces annexes.

Le Règlement modifie également l'annexe 2 de la Loi en vue de préciser le taux de redevance sur les combustibles qui s'appliquera dans chaque administration. Les taux de redevance sur les combustibles traduisent une tarification de la pollution par le carbone de 20 \$ par tonne d'équivalent de dioxyde de carbone (éq. CO<sub>2</sub>) en 2019, le prix augmentant ensuite de 10 \$ par tonne par année jusqu'à ce qu'il atteigne 50 \$ par tonne en 2022. Pour les provinces d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de la Saskatchewan, les taux entreront en vigueur en avril 2019, et les augmentations subséquentes, en avril de l'année indiquée dans les tableaux de l'annexe 2.

Les taux de redevance sur les combustibles qui s'appliqueront au Yukon et au Nunavut entreront en vigueur en juillet 2019, et les augmentations subséquentes, le 1<sup>er</sup> avril de l'année indiquée dans les tableaux de l'annexe 2. Le Règlement prévoit également qu'un taux de redevance sur les combustibles de zéro dollar par litre s'appliquera à l'essence d'avion et au carburacteur pour le Yukon et le Nunavut.

## **Élaboration de règlements**

### *Consultation*

En mars 2016, les premiers ministres du Canada se sont engagés à mettre le Canada sur une voie crédible pour respecter ou même aller au-delà de ses engagements en vertu de l'Accord de Paris. Ils ont convenu que cela exigera une transition vers une économie à faible émission de carbone, qui passera par une gamme de mesures nationales, notamment en matière de tarification de la pollution, adaptées au contexte propre à chaque province et territoire.

Le 9 décembre 2016, le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (le Cadre pancanadien) a été achevé lors d'une réunion axée sur le climat et à laquelle ont participé les premiers ministres à Ottawa. Un élément central du Cadre pancanadien est la tarification de la pollution par le carbone. Il est prévu que la tarification de la pollution par le carbone entraînera des réductions substantielles des émissions de GES, ce qui contribuera à la réalisation des engagements internationaux du Canada et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Le gouvernement fédéral est déterminé à veiller à ce que les provinces et les territoires aient la souplesse nécessaire pour concevoir leurs propres politiques et programmes, tout en s'assurant que la tarification de la pollution s'applique à un vaste éventail de sources d'émissions de GES partout au Canada avec un accroissement de la rigueur au fil du temps. Les provinces et les territoires peuvent mettre

circumstances (i.e. either an explicit price-based system or a cap-and-trade system).

In May 2017, the Government of Canada released a technical paper on the federal backstop system describing the two main components of the system:

(i) a charge on fossil fuels that is generally payable by fuel producers or distributors, with rates that will be set for each fuel such that they are equivalent to \$20 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2019, rising by \$10 per year to \$50 per tonne of CO<sub>2</sub>e in 2022; and

(ii) an OBPS for large facilities in emissions-intensive and trade-exposed sectors, with an opportunity for smaller facilities in these sectors to voluntarily participate in the system.<sup>5</sup>

In December 2017, the Government of Canada requested that provinces and territories provide information by September 1, 2018, describing how they intend to meet the Benchmark.

In January 2018, the federal government released draft legislative proposals relating to the proposed federal backstop system for public comment. On March 27, 2018, the Government of Canada tabled the GGPPA in the House of Commons, as part of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1* (Bill C-74). On June 21, 2018, Bill C-74, including the GGPPA, received royal assent.<sup>6</sup>

Also in January 2018, the Government of Canada released a draft regulatory framework for the OBPS outlining the design of the system.<sup>7</sup> Further, in May 2018, the Department of the Environment published a document related to the regulatory framework providing additional details on compliance units and their use in the OBPS.<sup>8</sup> In setting output-based standards, the Department of the Environment is taking into account the emissions intensity and trade exposure of each sector, as well as other factors that

en œuvre le type de système de tarification de la pollution le mieux adapté à leurs circonstances propres (soit un système explicite fondé sur les tarifs, soit un système de plafonnement et d'échange).

En mai 2017, le gouvernement du Canada a publié un document technique relatif au filet de sécurité fédéral, qui décrit les deux volets principaux du système :

(i) une redevance sur les combustibles fossiles qui est généralement payable par les producteurs ou les distributeurs de combustibles, et dont les taux seront établis pour chaque combustible de façon à équivaloir à 20 \$ la tonne d'éq. CO<sub>2</sub> en 2019, et augmenteront de 10 \$ par année pour s'établir à 50 \$ la tonne d'éq. CO<sub>2</sub> en 2022;

(ii) un STFR pour les installations d'envergure dans les secteurs à forte intensité d'émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux, avec l'option pour les petites installations dans ces secteurs de participer au système de façon volontaire.<sup>5</sup>

En décembre 2017, le gouvernement du Canada a demandé aux provinces et aux territoires de fournir de l'information au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2018 décrivant comment ils ont l'intention de respecter le Modèle.

En janvier 2018, le gouvernement fédéral a publié pour commentaires des propositions législatives relatives au filet de sécurité fédéral proposé. Le 27 mars 2018, le gouvernement du Canada a déposé à la Chambre des communes la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018* (projet de loi C-74), qui comprenait la Loi. Le 21 juin 2018, le projet de loi C-74, comprenant la Loi, a reçu la sanction royale.<sup>6</sup>

Toujours en janvier 2018, le gouvernement du Canada a publié un projet de cadre réglementaire pour le STFR qui décrit la forme que prendra le système<sup>7</sup>. De plus, en mai 2018, le ministère de l'Environnement a publié un document connexe au cadre de réglementation qui fournit d'autres précisions sur les unités de conformité et leur utilisation dans le STFR<sup>8</sup>. Dans le cadre du développement des normes fondées sur le rendement, le ministère de l'Environnement tient compte de l'intensité des émissions

<sup>5</sup> "Technical paper: Federal carbon pricing backstop." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/technical-paper-federal-carbon-pricing-backstop.html>.

<sup>6</sup> *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/G-11.55/index.html>.

<sup>7</sup> "Carbon pricing: Regulatory framework for the output-based pricing system." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/output-based-pricing-system.html>.

<sup>8</sup> "Carbon pricing: Compliance options under the federal output-based pricing system." Government of Canada: <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/climate-action/pricing-carbon-pollution/compliance-options-output-based-system.html>.

<sup>5</sup> « Document technique relatif au filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/document-technique-filet-securite-federal-tarification-carbone.html>.

<sup>6</sup> *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/G-11.55/index.html>.

<sup>7</sup> « La tarification du carbone : cadre de réglementation du système de tarification fondé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/systeme-tarification-fonde-rendement.html>.

<sup>8</sup> « Tarification du carbone : options de conformité conformément au système fédéral de tarification basé sur le rendement ». Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/action-pour-climat/tarification-pollution-carbone/options-conformite-systeme-rendement.html>.

may lead a sector to be at competitiveness risk due to the pricing of pollution.

On October 23, 2018, after the review of each provincial and territorial system, the federal government announced that it will implement the federal backstop system, in whole or in part, in 2019, in any province or territory that has requested it or that does not have a pollution pricing system in place that aligns with the Benchmark. The assessment process considered how the elements of the given provincial or territorial pollution pricing system contribute as a whole to meeting the Benchmark.

On October 31, 2018, regulatory amendments on the OBPS were published in the *Canada Gazette Part II*. These included the *Order Amending Part 2 of Schedule 1 to the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (SOR/2018-212) [listing provinces and territories for the purposes of the OBPS], the *Notice Establishing Criteria Respecting Facilities and Persons and Publishing Measures* (Registration Notice), and the *Greenhouse Gas Emissions Information Production Order* (Information Order).

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

The Regulations will be administered and enforced as part of the fuel charge regime under Part 1 of the GGPPA, and any requirements relating to the fuel charge under Part 1 of the GGPPA are derived from the GGPPA itself. Accordingly, the Regulations do not increase or decrease the level of costs imposed on Canadians, businesses, governments or other stakeholders.

### *Small business lens*

As the fuel charge requirements under Part 1 of the GGPPA generally apply to fuel producers and fuel distributors upstream in the distribution chain, small businesses are not expected to incur significant compliance costs due to the listing of backstop jurisdictions in Part 1 of Schedule 1 and Schedule 2 to the GGPPA. As a result, the small business lens does not apply to the Regulations.

### *“One-for-One” Rule*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, and any requirements relating to the fuel charge

et de l'exposition aux échanges commerciaux de chaque secteur, ainsi que d'autres facteurs qui pourraient menacer la position concurrentielle d'un secteur en raison de la tarification de la pollution.

Le 23 octobre 2018, après un examen de chaque système provincial et territorial, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il mettra en œuvre le filet de sécurité fédéral, en tout ou en partie, en 2019, dans toute province ou tout territoire qui en font la demande ou qui ne disposent pas d'un système de tarification de la pollution en place qui respecte le Modèle. Le processus d'évaluation tenait compte de la façon dont les éléments du système donné de tarification de la pollution provinciale ou territoriale contribuent, dans l'ensemble, à répondre aux exigences du Modèle.

Le 31 octobre 2018, des modifications réglementaires relatives au STFR ont été publiées dans la *Partie II de la Gazette du Canada*. Ces modifications comprenaient le *Décret modifiant la partie 2 de l'annexe 1 de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (DORS/2018-212) [énumération des provinces et territoires aux fins du STFR], l'*Avis concernant l'établissement des critères relatifs aux installations et aux personnes et la publication de mesures* (avis d'inscription) et l'*Arrêté sur la production de renseignements concernant les émissions de gaz à effet de serre* (arrêté sur les renseignements).

## **Analyse de la réglementation**

### *Coûts et avantages*

Le Règlement sera administré et mis en application dans le cadre du régime relatif à la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi, et toute exigence s'y rapportant découle de la Loi elle-même. Par conséquent, le Règlement ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau des coûts imposés aux Canadiens, aux entreprises, aux gouvernements ou à d'autres intervenants.

### *Lentille des petites entreprises*

Comme les exigences relatives aux redevances sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi s'appliquent généralement aux producteurs et distributeurs de combustibles en amont de la chaîne de distribution, on ne s'attend pas à ce que les petites entreprises aient des coûts d'observation importants à assumer imputables à l'établissement de la liste des administrations assujetties au filet de sécurité dans la partie 1 de l'annexe 1 et dans l'annexe 2 de la Loi. En conséquence, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas au Règlement.

### *Règle du « un pour un »*

Le Règlement déclenche l'application de la partie 1 de la Loi, et toute exigence liée à la redevance sur les



under Part 1 of the GGPPA are derived from the GGPPA itself. Accordingly, the Regulations do not increase or decrease the level of administrative burden imposed on business; therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *Strategic environmental assessment*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, which is an essential component of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution. Carbon pollution pricing intends to reduce GHG emissions in the long term by encouraging behavioural changes and stimulating investments in low-carbon innovation. Implementing the federal backstop enables implementation of the pan-Canadian approach to pricing carbon pollution and extending pollution pricing throughout Canada. By helping to ensure that all jurisdictions across Canada have a price on carbon pollution that meets the federal standard, it will support the reduction of GHG emissions and help achieve the objectives of protecting the environment, stimulating investments in low-carbon innovation and creating a sustainable clean-growth economy. It will directly and indirectly contribute to all of the goals of the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy, but particularly to the goals of effective action on climate change, clean growth and clean energy.<sup>9</sup>

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The Regulations trigger the application of Part 1 of the GGPPA, which is an essential component of the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution.

The GBA+ concluded that the application of the carbon pollution price can have disproportionate impacts on low-income and vulnerable populations. These impacts are neutralized or mitigated in the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution through the recycling of the direct proceeds to individuals. Carbon pollution pricing, with well designed proceed return as a core element, will minimize the impacts of climate change on Canadians and the

combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi découle de la Loi elle-même. Par conséquent, le Règlement ne fait ni augmenter ni diminuer le niveau du fardeau administratif imposé aux entreprises, si bien que la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

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

Le Règlement n’est pas lié à un plan de travail ni à un engagement en vertu d’un forum de coopération réglementaire officiel.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Le Règlement déclenche l’application de la partie 1 de la Loi, qui constitue une composante essentielle de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone. La tarification de la pollution par le carbone vise à réduire les émissions de GES à long terme en encourageant les changements comportementaux et en stimulant les investissements dans l’innovation à faibles émissions de carbone. La mise en place du filet de sécurité fédéral permet la mise en œuvre de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone et d’étendre la tarification de la pollution partout au Canada. En aidant à faire en sorte que toutes les administrations au Canada appliquent une tarification sur la pollution par le carbone qui satisfait à la norme fédérale, cela soutiendra la réduction des émissions de GES et facilitera l’atteinte des objectifs en ce qui a trait à la protection de l’environnement, à la stimulation des investissements dans l’innovation à faibles émissions de carbone et à la création d’une croissance économique propre et durable. Cela contribuera aussi directement et indirectement à l’atteinte de tous les objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019, mais plus particulièrement des objectifs des mesures relatives aux changements climatiques, de croissance propre et d’énergie propre<sup>9</sup>.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le Règlement déclenche l’application de la partie 1 de la Loi, qui constitue une composante essentielle de l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone.

Selon les conclusions de l’ACS+, l’application de la tarification de la pollution par le carbone est susceptible d’avoir des répercussions disproportionnées sur les populations à faible revenu et vulnérables. Ces répercussions sont neutralisées ou atténuées dans l’Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone par l’intermédiaire du recyclage des produits directs aux individus. La tarification de la pollution par le carbone, avec

<sup>9</sup> “Federal Sustainable Development Strategy.” Department of the Environment: <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?Lang=En&n=CD30F295-1>.

<sup>9</sup> « Stratégie fédérale de développement durable ». Ministère de l’Environnement : <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?Lang=En&n=CD30F295-1> (en anglais seulement).

Canadian economy contributing to the overall resilience of the country and benefiting all, including potentially vulnerable groups, while maintaining the overall incentives of the price signal to incent behavioural change to reduce GHG emissions and help contribute to the Government's climate change objectives. Proceeds recycling can also be directed to further mitigate climate change impacts, which can particularly benefit groups that are more vulnerable to the impacts of changing weather patterns.

On October 23, 2018, the Government announced that in Ontario, New Brunswick, Manitoba and Saskatchewan, the federal government will return the bulk of the direct proceeds from the fuel charge directly to individuals and families, through Climate Action Incentive payments, with a top-up of 10% for those living in small and rural communities. The remainder will go to support small and medium-sized businesses, municipalities, universities, colleges, schools, hospitals, non-profits and Indigenous communities.

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

The Regulations will be implemented, administered and enforced by the Canada Revenue Agency and, at the border, by the Canada Border Services Agency as part of the fuel charge regime under Part 1 of the GGPPA.

#### **Contacts**

Gervais Coulombe  
Sales Tax Division  
Tax Policy Branch  
Department of Finance Canada  
90 Elgin Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-369-3773

Ron Hagmann  
Excise and GST/HST Rulings Directorate  
Canada Revenue Agency  
Place de Ville, Tower A, 9th Floor  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: 613-670-7360

un retour des produits bien conçu comme élément essentiel, réduira au minimum les impacts des changements climatiques sur les Canadiens et l'économie canadienne en contribuant à la résilience générale du pays et en profitant à tous, notamment aux groupes potentiellement vulnérables, tout en maintenant les incitatifs généraux du signal du prix permettant de stimuler les changements comportementaux en vue de réduire les émissions de GES et de faciliter l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de changements climatiques. Il est également possible de diriger le recyclage des produits de façon à ce qu'il atténue davantage les impacts des changements climatiques, ce qui peut profiter plus particulièrement aux groupes plus vulnérables aux impacts des tendances météorologiques changeantes.

Le 23 octobre 2018, le gouvernement fédéral a annoncé qu'en Ontario, au Nouveau-Brunswick, au Manitoba et en Saskatchewan, il allait directement reverser aux particuliers et aux familles la majeure partie des produits directs provenant des redevances sur les combustibles, par l'intermédiaire de paiements de l'Incitatif à agir sur le climat, ce qui inclut un supplément de 10 % pour les résidents des régions rurales et des petites communautés. Le reste servira de soutien aux petites et moyennes entreprises, aux municipalités, aux universités, aux collèges, aux écoles, aux hôpitaux, aux organismes sans but lucratif et aux collectivités autochtones.

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

Le Règlement sera mis en œuvre, administré et appliqué par l'Agence du revenu du Canada, et à la frontière, par l'Agence des services frontaliers du Canada dans le cadre du régime relatif à la redevance sur les combustibles en vertu de la partie 1 de la Loi.

#### **Personnes-ressources**

Gervais Coulombe  
Division de la taxe de vente  
Direction de la politique de l'impôt  
Ministère des Finances Canada  
90, rue Elgin  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-369-3773

Ron Hagmann  
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH  
Agence du revenu du Canada  
Place de Ville, tour A, 9<sup>e</sup> étage  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone : 613-670-7360

## Annex: The Benchmark

The Government of Canada published the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution on October 3, 2016, and followed up with the publication of guidance on the Benchmark in August 2017 and supplemental guidance on the Benchmark in December 2017. The Benchmark is comprised of the elements below; the guidance published in 2017 is shown in italics.

### 1. Timely introduction

- All jurisdictions will have carbon pricing by 2018.
- *The federal government will provide technical assistance to provinces and territories to support the design of their carbon pollution pricing systems, as requested, such as modelling GHG emission projections and economic analysis.*

### 2. Common scope

- Pricing will be based on GHG emissions and applied to a common and broad set of sources to ensure effectiveness and minimize interprovincial competitiveness impacts. At a minimum, carbon pricing should apply to substantively the same sources as British Columbia's carbon tax.
- *At the time of the publication of the Benchmark in October 2016, British Columbia's carbon tax applied broadly across the economy, including but not limited to fuels that produce GHG emissions when combusted in transportation, heating, electricity, light manufacturing and industry. There are specific exemptions from British Columbia's carbon tax for the use of fuels where combustion does not occur (e.g., fuel used as a raw material in industrial processes, fuel used to remove natural gas liquid or impurities in the processing of natural gas). Other specific exemptions from British Columbia's carbon tax, as in effect in 2016, included marked gasoline and diesel used for certain agricultural purposes, and fuels sold for export.*
- *The goal of the Benchmark is to ensure that each carbon pollution pricing system applies to a broad base of emissions. Each jurisdiction should apply its carbon pollution pricing system to essentially the same sources and fuels as those to which British Columbia's carbon tax applies, to the extent to which the same sources exist in the jurisdiction.*

## Annexe : le Modèle

Le gouvernement du Canada a publié l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone le 3 octobre 2016, et par la suite, a publié un document d'orientation sur les critères du Modèle en août 2017, ainsi qu'un document d'orientation supplémentaire sur le Modèle en décembre 2017. Le Modèle comprend les éléments décrits ci-dessous; les passages du document d'orientation publié en 2017 sont en italique.

### 1. Introduction en temps opportun

- La tarification du carbone sera en vigueur dans toutes les administrations d'ici 2018.
- *Le gouvernement fédéral offrira une assistance technique aux provinces et territoires pour soutenir la conception de leur système de tarification de la pollution par le carbone, au besoin, telle que la modélisation des projections d'émissions de GES et les analyses économiques.*

### 2. Portée commune

- La tarification sera en fonction des émissions de GES et s'appliquera à un ensemble vaste et commun de sources afin d'assurer l'efficacité et de réduire le plus possible les répercussions sur la compétitivité interprovinciale. Au minimum, la tarification du carbone s'appliquera essentiellement aux mêmes sources que la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.
- *Au moment de la publication du Modèle en octobre 2016, la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique s'appliquait de manière large à toute l'économie, notamment aux combustibles (sans toutefois s'y limiter) qui produisent des émissions de GES lorsqu'ils sont brûlés pour le transport, le chauffage, l'électricité, la fabrication légère et l'industrie. En revanche, des exemptions particulières sont prévues à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique pour l'utilisation de combustibles qui ne sont pas brûlés (p. ex. un combustible utilisé comme matière première dans un procédé industriel ou pour extraire les liquides du gaz naturel ou éliminer les impuretés dans le traitement du gaz naturel). Au nombre des autres exemptions à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, comme celle mise en œuvre en 2016, figuraient l'essence et le diesel marqués pour certaines applications agricoles et les carburants vendus pour exportation.*
- *L'objectif du Modèle est d'assurer que chaque système de tarification de la pollution par le carbone s'applique à une vaste base d'émissions. Chaque administration devrait appliquer son système de tarification de la pollution par le carbone essentiellement aux mêmes sources et aux mêmes*

*combustibles que ceux auxquels s'applique la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique, dans la mesure où les mêmes sources existent chez eux.*

### 3. Two systems

- Jurisdictions can implement: (i) an explicit price-based system (a carbon tax like British Columbia's or a carbon levy and performance-based emissions system like in Alberta); or (ii) a cap-and-trade system (e.g., in Quebec).

### 4. Legislated increases in stringency, based on modelling, to contribute to our national target and provide market certainty

- For jurisdictions with an explicit price-based system, the carbon price should start at a minimum of \$10 per tonne in 2018, and rise by \$10 per year to \$50 per tonne in 2022.
- *Carbon pricing systems should be designed to achieve incremental GHG emissions reductions in the 2018 to 2022 period through a clear price signal flowing from the level at which caps are set or an explicit carbon price, meaning fewer emissions than would have occurred without the pricing system in place.*
- The following guidance applies to jurisdictions with cap-and-trade systems:
  - (i) Each cap-and-trade system must incorporate a 2030 emissions reduction target equal to or greater than Canada's 30% reduction target.
  - (ii) Cap-and-trade systems must decline (more stringent) annual caps to at least 2022 that correspond, at a minimum, to the projected emissions reductions resulting from the carbon price that year in price-based systems.
  - (iii) *Caps must cover a broad base of emissions comparable to British Columbia's carbon tax, decline in time and result in incremental reductions, and cannot be adjusted upwards in order to accommodate large new activities.*
  - (iv) *Jurisdictions can set an annual or a multi-year compliance period.*
  - (v) *The emission limits set by the caps for 2018 to 2022 should be less than or equal to a modelled estimate of the emissions that would have resulted in that jurisdiction from applying the Benchmark carbon price during that period to the sources covered by the cap. The baseline for modelling will be an accurate and recent projection, informed by Canada and the jurisdiction.*

### 3. Deux systèmes

- Les administrations peuvent mettre en place : (i) un système explicite fondé sur les tarifs (une taxe sur le carbone comme celle de la Colombie-Britannique ou un système basé sur les prélèvements sur les émissions et le rendement comme en Alberta); (ii) un système de plafonnement et d'échange (par exemple, celui du Québec).

### 4. Accroissement de la rigueur prévue par la loi, selon la modélisation, afin de contribuer à l'atteinte de notre cible nationale et de garantir la stabilité du marché

- Pour les administrations ayant mis en œuvre un système explicite fondé sur les tarifs, le prix du carbone devrait être établi à un minimum de 10 \$/tonne en 2018, et augmenter de 10 \$/an jusqu'à atteindre 50 \$/tonne en 2022.
- *Les systèmes de tarification du carbone devraient être conçus de manière à permettre des réductions supplémentaires d'émissions de GES entre 2018 et 2022 au moyen d'un signal-prix clair qui découle du niveau auquel sont fixés les plafonds ou d'un prix explicite sur le carbone, ce qui signifie qu'un nombre moindre d'émissions n'aurait pu se produire sans la mise en place d'un système de tarification du carbone.*
- Les administrations dotées d'un système de plafonnement et d'échange doivent :
  - (i) Fixer une cible de réduction des émissions en 2030 égale ou supérieure à la cible de réduction de 30 % du Canada.
  - (ii) Réduire les plafonds annuels (accroissement de la rigueur) au moins jusqu'en 2022 qui correspondent, au minimum, à la réduction des émissions prévue pour l'année visée résultant de la tarification du carbone dans les systèmes fondés sur les tarifs.
  - (iii) *Les plafonds doivent couvrir une vaste base d'émission comparable à la taxe du carbone de la Colombie-Britannique, décliner avec le temps et entraîner des réductions progressives, et ne peuvent être ajustés à la hausse pour accommoder de nouvelles activités de grande envergure.*
  - (iv) *Les administrations peuvent établir une période de conformité annuelle ou pluriannuelle.*
  - (v) *Les limites des émissions établies par les plafonnements pour la période de 2018 à 2022 doivent être inférieures ou égales à une estimation modélisée*

(vi) Cap-and-trade systems should include best practices in use in cap-and-trade systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).

(vii) A reserve should be established from which emission allowances can be released to moderate sudden pressures in the market that could significantly and rapidly change prices to capped participants, including new entrants.<sup>10</sup>

(viii) The system should include other measures to support price predictability and market stability, including auction floor prices that increase consistently.<sup>11</sup>

(ix) Allowances should be distributed and reported in a transparent manner while protecting confidential business information, including methodologies for allowance allocation and quantities of free allowance provided.

(x) Clear rules should define the treatment of allowances and credits held by any capped facilities that cease operation.

(xi) There should be clear rules and limits to prevent market manipulation.

- The following guidance applies to jurisdictions with explicit price-based systems similar to Alberta's hybrid system:

(i) A hybrid system should include two components: a carbon levy (or tax) that applies to fossil fuels and an output-based pricing system that applies to designated facilities or sectors (which do not pay the levy on the fuel they use). The carbon pollution price in both components of a hybrid system – the fuel levy and the fixed payment per tonne of CO<sub>2</sub>e that is a compliance option under the output-based pricing component – should be at least equal to the Benchmark carbon pollution price.

(ii) The output-based pricing system component should not apply to fuel distributed to consumers.

(iii) Jurisdictions should tailor the emission intensity standards in the output-based pricing component of their hybrid system to the circumstances of their sectors. These standards should be at levels that drive improved performance in carbon

des émissions qui auraient découlé dans cette province ou ce territoire de l'application de la tarification du carbone selon le modèle pendant cette période aux sources couvertes par le plafonnement. Les données de référence pour la modélisation seront celles d'une projection juste et récente, éclairée par le Canada et la province ou le territoire.

(vi) Les systèmes de plafonnement et d'échanges devraient inclure les pratiques exemplaires utilisées dans les systèmes de plafonnement et d'échanges à l'échelle internationale et au Canada (p. ex. les méthodes de quantification rigoureuses, les exigences de vérification des rapports de conformité par une tierce partie, des registres transparents pour le suivi des unités et des obligations strictes concernant la reddition de comptes).

(vii) Une réserve à partir de laquelle des droits d'émission pourraient être libérés devrait être établie pour modérer les fluctuations soudaines du marché (incluant l'entrée de nouveaux entrants) qui pourraient donner lieu à un changement important et rapide des prix pour les participants à émissions plafonnées.<sup>10</sup>

(viii) Le système devrait comprendre d'autres mesures pour soutenir la prévisibilité des prix et la stabilité du marché, y compris des prix plancher pour les ventes aux enchères qui augmentent de façon constante.<sup>11</sup>

(ix) Les droits d'émission devraient être distribués et déclarés de manière transparente tout en protégeant les informations commerciales à caractère confidentiel, y compris les méthodes d'allocation et l'allocation gratuite de droits d'émission.

(x) Des règles claires devraient définir le traitement des droits d'émission et des crédits détenus par les participants à émissions plafonnées qui cessent leurs activités.

(xi) Il devrait y avoir des règles et des limites claires afin de prévenir la manipulation du marché.

- Les directives suivantes s'appliquent aux administrations dont les systèmes sont fondés sur la tarification explicite semblable au système hybride de l'Alberta :

(i) Un système hybride devrait comprendre deux composantes : une redevance (ou une taxe) qui s'applique aux énergies fossiles et un système de tarification fondé sur le produit qui s'applique à des

<sup>10</sup> Western Climate Initiative (WCI) guidance suggests a minimum of 5% of total allowances issued should be kept in reserve.

<sup>11</sup> WCI guidance sets an annual price floor increase of 5% plus inflation until 2020.

<sup>10</sup> Les directives relatives à la Western Climate Initiative (WCI) suggèrent qu'un minimum de 5 % des droits totaux devrait être gardé en réserve.

<sup>11</sup> Les directives relatives à la WCI fixent l'augmentation annuelle du prix plancher à 5 % plus l'inflation jusqu'en 2020.

*intensity over the 2018 to 2022 period, and should account for best-in-class performance. The reviews of carbon pricing committed to in the Pan-Canadian Framework will consider the adequacy of these emission intensity standards, accounting for their impacts on emissions, innovation, competitiveness and carbon leakage.*

*(iv) The output-based pricing component should include best practices in emission trading systems internationally and in Canada (e.g., robust quantification methodologies; requirements for the third-party verification of compliance reports; transparent registries for the tracking of units; and strong reporting requirements).*

*installations ou des secteurs désignés (qui ne paient pas de redevance sur le carburant qu'ils utilisent). Le prix de la pollution par le carbone dans les deux composantes d'un système hybride — la redevance sur le carburant et le paiement fixe par tonne d'éq. CO<sub>2</sub>, qui est une option de conformité selon la composante de tarification fondée sur le rendement — doit être au moins égal au prix de la pollution par le carbone dans le modèle.*

*(ii) Le système de tarification sur la base du produit ne devrait pas s'appliquer au carburant distribué aux consommateurs.*

*(iii) Les administrations devraient façonner les normes sur l'intensité des émissions sur la composante de tarification basée sur le produit de leur système hybride en fonction des circonstances de leurs secteurs. Ces normes doivent être à des niveaux qui entraînent un rendement amélioré de l'intensité en carbone entre 2018 et 2022, et devraient tenir compte d'une performance de premier rang. Les examens de la tarification du carbone promis dans le Cadre pancanadien porteront sur la justesse de ces normes d'intensité d'émission, compte tenu de leurs impacts sur les émissions, l'innovation, la compétitivité et les fuites de carbone.*

*(iv) La composante de tarification basée sur le produit devrait inclure les pratiques exemplaires dans les systèmes d'échanges d'émissions à l'échelle internationale et au Canada (p. ex. des méthodologies de quantification solides; les exigences d'une vérification par une tierce partie des rapports de conformité; les registres transparents pour le suivi des unités; et les exigences de rapports solides).*

## 5. Revenues remain in the jurisdiction of origin

- The Government of Canada has committed to return the direct proceeds from carbon pricing to the jurisdiction of origin, where they may be used for various measures, including to address impacts on vulnerable populations and sectors and to support climate change and clean growth goals.

## 6. Federal backstop system

- The federal government will introduce an explicit price-based carbon pricing system that will apply in jurisdictions that do not meet the Benchmark. The federal backstop system will be consistent with the principles set out in the Pan-Canadian Approach to Pricing Carbon Pollution and will return direct proceeds to the jurisdiction of origin.

## 5. Les revenus demeurent dans l'administration où ils ont été générés

- Le gouvernement du Canada s'est engagé à retourner les produits directs provenant de la tarification du carbone à l'administration d'origine où ces produits pourront être utilisés pour une variété de mesures, y compris pour gérer l'incidence sur les populations et les secteurs vulnérables et pour appuyer l'atteinte des objectifs liés aux changements climatiques et à la croissance propre.

## 6. Filet de sécurité fédéral

- Le gouvernement fédéral mettra en place un système explicite de tarification du carbone fondé sur les tarifs qui s'appliquera dans les administrations qui ne respectent pas le Modèle. Le filet de sécurité fédéral sera conforme aux principes de l'Approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone, et les produits directs seront retournés à l'administration concernée.

- *As committed to in the Pan-Canadian Framework, the federal government will:*

*(i) work with the territories to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies; and*

*(ii) engage Indigenous peoples to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies.*

## 7. Five-year review

- The overall approach will be reviewed by early 2022 to confirm the path forward, including continued increases in stringency. The review will account for progress and for the actions of other countries in response to carbon pricing, as well as recognition of permits or credits imported from other countries.
- *Federal, provincial and territorial governments will work together to establish the approach to the review of carbon pollution pricing, including expert assessment of stringency and effectiveness that compares carbon pollution pricing systems across Canada, which will be completed by early 2022 to provide certainty on the path forward.*
- *An interim report will be completed in 2020, and reviewed and assessed by Canada's First Ministers.*
- *The federal, provincial and territorial governments will work together to assess approaches and best practices to address the competitiveness of emissions-intensive and trade-exposed sectors. This work started in 2017.*

## 8. Reporting

- Jurisdictions should provide regular, transparent and verifiable reports on the outcomes and impacts of carbon pricing policies.
- *The federal government will:*
  - (i) continue to collaborate with provinces and territories on efforts to track and report GHG emissions in a consistent way across the country;*
  - (ii) take regular stock of progress under carbon pollution pricing in order to report to Canadians*

- *Tel que promis dans le Cadre pancanadien :*

*(i) le gouvernement fédéral collaborera avec les territoires pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes;*

*(ii) le gouvernement fédéral mobilisera les peuples autochtones pour trouver des solutions qui tiennent compte de leurs situations spécifiques, notamment le coût de la vie et de l'énergie élevé, les défis concernant la sécurité alimentaire et les économies émergentes.*

## 7. Examen quinquennal

- L'approche générale fera l'objet d'un examen d'ici le début de 2022 afin de confirmer la voie à suivre, y compris le maintien de l'augmentation de la rigueur. L'examen rendra compte des progrès et des mesures prises par les autres pays en réaction à la tarification du carbone, de même que de la reconnaissance des permis ou des crédits importés d'autres pays.
- *Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble afin d'établir une approche pour l'examen de la tarification de la pollution par le carbone, y compris une évaluation comparative menée par des experts à l'égard des contraintes et de l'efficacité des différents systèmes de tarification de la pollution par le carbone appliqués au Canada. L'examen sera réalisé tôt en 2022, et ce, afin de s'assurer de la marche à suivre pour les prochaines étapes.*
- *Un rapport intermédiaire sera préparé en 2020, qui sera révisé et évalué par les premiers ministres.*
- *Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux travailleront ensemble pour évaluer les approches et les pratiques exemplaires pour répondre aux problèmes de compétitivité des secteurs à forte intensité des émissions qui sont exposés aux échanges commerciaux. Ce travail commencera en 2017.*

## 8. Établissement de rapports

- Les administrations devraient fournir régulièrement des rapports qui font preuve de transparence et qui sont vérifiables sur les résultats et les répercussions des politiques sur la tarification du carbone.
- *Le gouvernement fédéral :*
  - (i) continuera de collaborer avec les provinces et les territoires pour faire le suivi et présenter des rapports sur les émissions de GES de façon uniforme dans l'ensemble du pays;*

and to inform Canada's future commitments in accordance with the Paris Agreement;

(iii) engage with external experts to provide informed advice to First Ministers and decision makers, assess the effectiveness of measures, including through the use of modelling, and identify best practices; and

(iv) collaborate with provincial and territorial governments, through the Canadian Council of Ministers of Environment to examine:

(a) options for a pan-Canadian GHG offset framework; and

(b) international mitigation opportunities including the scope for ongoing recognition by Canadian jurisdictions of credits associated with reductions occurring in other countries.

- Jurisdictions should require, at minimum, annual reporting of emissions by regulated entities.
- Jurisdictions with emissions trading should establish registries for tracking tradable units (allowances and credits), and should report periodically on market holdings and activities.

(ii) fera le point régulièrement sur les progrès accomplis dans la tarification de la pollution par le carbone afin d'en informer les Canadiens et d'éclairer les engagements futurs du Canada selon l'Accord de Paris;

(iii) collaborera avec des spécialistes externes pour donner des conseils éclairés aux premiers ministres et aux décideurs, évaluer l'efficacité des mesures prises, notamment grâce à la modélisation, et cerner les pratiques exemplaires;

(iv) collaborera avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, par l'intermédiaire du Conseil canadien des ministres de l'environnement, pour examiner :

(a) des options pour une cadre pancanadien pour les crédits compensatoires de GES;

(b) les occasions internationales d'atténuation, y compris la portée de la reconnaissance continue des administrations publiques canadiennes des crédits associés aux réductions effectuées dans d'autres pays.

- Les administrations devraient exiger, au minimum, la déclaration annuelle des émissions des entités réglementées.
- Les administrations qui permettent l'échange de droits d'émission devraient établir des registres pour le suivi des unités échangeables (droits d'émission et crédits), et devraient périodiquement rendre compte de la possession de droits d'émission et de crédits dans le marché, et des activités du marché.



IN THE MATTER OF A REFERENCE to the Court of Appeal pursuant to section 8 of the *Courts of Justice Act*, RSO 1990, c. C.34, by Order-in-Council 1014/2018 respecting the constitutionality of the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*, Part 5 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, SC 2018, c. 12

Court of Appeal File No.: C65807

---

COURT OF APPEAL FOR ONTARIO

Proceedings commenced at Toronto

---

**REPLY FACTUM OF  
THE ATTORNEY GENERAL OF CANADA**

---

**ATTORNEY GENERAL OF CANADA**

Department of Justice Canada  
Prairie Region (Winnipeg)  
301 – 310 Broadway  
Winnipeg, MB R3C 0S6

**Per:** Sharlene Telles-Langdon, Christine Mohr,  
Brooke Sittler, Mary Matthews, Neil Goodridge,  
and Ned Djordjevic

Phone: 204-983-0862  
Fax: 204-984-8495  
E-mail: [sharlene.telles-langdon@justice.gc.ca](mailto:sharlene.telles-langdon@justice.gc.ca)

Counsel for the Attorney General of Canada

Fax: (416) 326-4015  
E-mail: [Joshua.hunter@ontario.ca](mailto:Joshua.hunter@ontario.ca)  
[Padraic.ryan@ontario.ca](mailto:Padraic.ryan@ontario.ca)  
[Thomas.lipton@ontario.ca](mailto:Thomas.lipton@ontario.ca)