

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 27, 2025

OTTAWA, LE SAMEDI 27 DÉCEMBRE 2025

Notice to Readers

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

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

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

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

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

Avis au lecteur

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

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

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government House 2723
 (ordres, decorations and medals)

Government notices 2731
 Appointment opportunities 2740

Parliament
 House of Commons 2742

Commissions 2743
 (agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 2747
 (banks; mortgage, loan, investment,
 insurance and railway companies; other
 private sector agents)

Proposed regulations 2748
 (including amendments to existing
 regulations)

Index 2771

TABLE DES MATIÈRES

Résidence du gouverneur général 2723
 (ordres, décorations et médailles)

Avis du gouvernement 2731
 Possibilités de nominations 2740

Parlement
 Chambre des communes 2742

Commissions 2743
 (organismes, conseils et commissions)

Avis divers 2747
 (banques; sociétés de prêts, de fiducie
 et d’investissements; compagnies
 d’assurances et de chemins de fer;
 autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 2748
 (y compris les modifications aux
 règlements existants)

Index 2772

GOVERNMENT HOUSE**THE ORDER OF MERIT OF THE POLICE FORCES**

On behalf of THE KING, the Governor General has been pleased to give orders for the following promotions within, and appointments to, the Order of Merit of the Police Forces:

Officers of the Order of Merit of the Police Forces

- ¹ Chief Terry Ray Armstrong, O.O.M.
- ¹ Assistant Commissioner John M. Brewer, O.O.M.
- Assistant Commissioner Paul Love Brown, O.O.M.
- Assistant Commissioner Warren Brown, O.O.M.
- Assistant Commissioner Jennifer Ebert, O.O.M.
- Deputy Chief Scot Alexander Halley, O.O.M.
- Deputy Commissioner Robert Harold Louis Hill, O.O.M.
- Chief Donald MacLean, O.O.M.
- ¹ Assistant Commissioner Mandip Singh Mann, O.O.M.
- Chief Darren E. Montour, O.O.M.
- Assistant Commissioner Wade Corwin Oldford, O.O.M.
- ¹ Superintendent Jason Popik, O.O.M.
- Assistant Commissioner Martin Roach, O.O.M.
- ¹ Sergeant Craig Marshall Smith, O.O.M.
- ¹ Deputy Chief Chad Tawfik, O.O.M.

Members of the Order of Merit of the Police Forces

Chief Superintendent Lesley Jean Ahara, M.O.M.
 Ronald V. Anderson, M.O.M.
 Inspector Andrea Anderson, M.O.M.
 Staff Superintendent Francisco Barredo, M.O.M.
 Staff Sergeant Shaun Matthew Begg, M.O.M.
 Inspector Kevin Bernardin, M.O.M.
 Captain Alain Bernier, M.O.M.
 Chief Stuart Betts, M.O.M.
 Detective Superintendent Kenneth Michael Bickerton, M.O.M.
 Superintendent Scott Boyd, M.O.M.
 Inspector Michael Brown, M.O.M., M.B.
 Sergeant Dayne Campbell, M.O.M.
 Sergeant Michael D. Carter, M.O.M.
 Constable Ingrid Cataldo, M.O.M.
 Detective Superintendent Tina Chalk, M.O.M.
 Deputy Director Marc Charbonneau, M.O.M.
 Superintendent Kirsten McInnes Clarke, M.O.M.
 Sergeant Major Leilani A. Collins, M.O.M.
 Chief Mark Crowell, M.O.M.
 Inspector Todd Custance, M.O.M.
 Assistant Commissioner Dennis A. Daley, M.O.M.
 Chief Derek Davis, M.O.M.
 Mary Kathleen Day, M.O.M.
 Staff Sergeant Allison M. Douglas, M.O.M.
 Deputy Chief Brad Duce, M.O.M.
 Constable Laurent Dyke, M.O.M.
 Staff Sergeant Clayton D. Ennis, M.O.M.

¹ This is a promotion within the Order.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**L'ORDRE DU MÉRITE DES CORPS POLICIERS**

Au nom DU ROI, il a plu à la gouverneure générale d'émettre des ordres en vue de l'admission suivante au sein de l'Ordre du mérite des corps policiers :

Officiers de l'Ordre du mérite des corps policiers

- ¹ Le chef de police Terry Ray Armstrong, O.O.M.
- ¹ Le commissaire adjoint John M. Brewer, O.O.M.
- Le commissaire adjoint Paul Love Brown, O.O.M.
- Le commissaire adjoint Warren Brown, O.O.M.
- La commissaire adjointe Jennifer Ebert, O.O.M.
- Le chef de police adjoint Scot Alexander Halley, O.O.M.
- Le sous-commissaire Robert Harold Louis Hill, O.O.M.
- Le chef de police Donald MacLean, O.O.M.
- ¹ Le commissaire adjoint Mandip Singh Mann, O.O.M.
- Le chef de police Darren E. Montour, O.O.M.
- Le commissaire adjoint Wade Corwin Oldford, O.O.M.
- ¹ Le surintendant Jason Popik, O.O.M.
- Le commissaire adjoint Martin Roach, O.O.M.
- ¹ Le sergent Craig Marshall Smith, O.O.M.
- ¹ Le chef de police adjoint Chad Tawfik, O.O.M.

Membres de l'Ordre du mérite des corps policiers

La surintendante principale Lesley Jean Ahara, M.O.M.
 Ronald V. Anderson, M.O.M.
 L'inspectrice Andrea Anderson, M.O.M.
 Le surintendant d'état-major Francisco Barredo, M.O.M.
 Le sergent d'état-major Shaun Matthew Begg, M.O.M.
 L'inspecteur Kevin Bernardin, M.O.M.
 Le capitaine Alain Bernier, M.O.M.
 Le chef de police Stuart Betts, M.O.M.
 Le surintendant-détective Kenneth Michael Bickerton, M.O.M.
 Le surintendant Scott Boyd, M.O.M.
 L'inspecteur Michael Brown, M.O.M., M.B.
 Le sergent Dayne Campbell, M.O.M.
 Le sergent Michael D. Carter, M.O.M.
 L'agente Ingrid Cataldo, M.O.M.
 La surintendante-détective Tina Chalk, M.O.M.
 Le directeur adjoint Marc Charbonneau, M.O.M.
 La surintendante Kirsten McInnes Clarke, M.O.M.
 La sergente-major Leilani A. Collins, M.O.M.
 Le chef de police Mark Crowell, M.O.M.
 L'inspecteur Todd Custance, M.O.M.
 Le commissaire adjoint Dennis A. Daley, M.O.M.
 Le chef de police Derek Davis, M.O.M.
 Mary Kathleen Day, M.O.M.
 La sergente d'état-major Allison M. Douglas, M.O.M.
 Le chef de police adjoint Brad Duce, M.O.M.
 L'agent Laurent Dyke, M.O.M.
 Le sergent d'état-major Clayton D. Ennis, M.O.M.

¹ Il s'agit d'une promotion au sein de l'Ordre.

Superintendent Humberto Jorge Barbosa Ferreira, M.O.M.
Sergeant Richard R. Fraser, M.O.M.
Inspector Daniel Gervais, M.O.M.
Deputy Chief Steve Gill, M.O.M.
Detective Sergeant Grant Patrick Goulet, M.O.M.
Chief Joseph Jacques Steve Gourdeau, M.O.M.
Superintendent Tonya M. Gresty, M.O.M.
Deputy Chief Scott A. Guilford, M.O.M.
Chief Superintendent David Hall, M.O.M.
Detective Inspector Sharon Hanlon, M.O.M.
Corporal Sayeholsadat (Sayeh) Hejazi, M.O.M.
Staff Superintendent Hubert Hiltz, M.O.M.
Detective Constable Kerry-Anne Horgan, M.O.M.
Superintendent Navjeet Hothi, M.O.M.
Staff Sergeant M. Scott Kraushar, M.O.M.
Deputy Chief Devin B. Laforce, M.O.M.
Nadim Lakhani, M.O.M.
Staff Sergeant Normand Lamontagne, M.O.M., C.D.
Sébastien Leclerc, M.O.M.
Acting Superintendent Russell Lucas, M.O.M.
Sergeant Rob Roy MacKenzie, O.M.M., M.O.M., C.D.
Superintendent Leanne M. MacMillan, M.O.M.
Superintendent Adam Peter MacNeill, M.O.M.
Deputy Chief Treena MacSween, M.O.M.
Inspector Gregory L. Mason, M.O.M.
Staff Superintendent Joseph Matthews, M.O.M.
Detective Sergeant Michael Mavity, M.O.M.
Inspector Brooke McRoberts, M.O.M.
Chief Inspector Karine Ménard, M.O.M.
Staff Sergeant James Joseph Dean Morton, M.O.M.
Superintendent Kevin Near, M.O.M.
Staff Superintendent Dirk Niles, M.O.M.
Inspector Nicole Leah Noonan, M.O.M.
Deputy Chief Constable Leslie Ann Ogston, M.O.M.
Sergeant Jacques Painchaud, M.O.M.
Superintendent Sunil K. Parmar, M.O.M.
Assistant Commissioner Matt Peggs, M.O.M.
Chief Inspector Jean-François Pelletier, M.O.M.
Frank William Price, M.O.M.
Sergeant Daniel Rettenbacher, M.O.M.
Deputy Director Vincent Richer, M.O.M.
Dawn Allison Roberts, M.O.M.
Superintendent Dustine Lynne Rodier, M.O.M.
Chief Marc Roskamp, M.O.M.
Chief Bruno Rossi, M.O.M.
Deputy Director Jean-François Rousselle, M.O.M., M.B.
Sergeant James Shymka, M.O.M.
Superintendent Sandra Staniforth, M.O.M.
Superintendent David Stewart, M.O.M.
Inspector Anouk St-Onge, M.O.M.
Chief Superintendent Jeanette Roxanne Theisen, M.O.M.
Chief Superintendent Dwight Thib, M.O.M.
Jeff Thomson, M.O.M.

Le surintendant Humberto Jorge Barbosa Ferreira, M.O.M.
Le sergent Richard R. Fraser, M.O.M.
L'inspecteur Daniel Gervais, M.O.M.
Le chef de police adjoint Steve Gill, M.O.M.
Le sergent-détective Grant Patrick Goulet, M.O.M.
Le chef de police Joseph Jacques Steve Gourdeau, M.O.M.
La surintendante Tonya M. Gresty, M.O.M.
Le chef de police adjoint Scott A. Guilford, M.O.M.
Le surintendant principal David Hall, M.O.M.
L'inspectrice-détective Sharon Hanlon, M.O.M.
La caporale Sayeholsadat (Sayeh) Hejazi, M.O.M.
Le surintendant d'état-major Hubert Hiltz, M.O.M.
L'agente-détective Kerry-Anne Horgan, M.O.M.
La surintendante Navjeet Hothi, M.O.M.
Le sergent d'état-major M. Scott Kraushar, M.O.M.
Le chef de police adjoint Devin B. Laforce, M.O.M.
Nadim Lakhani, M.O.M.
Le sergent d'état-major Normand Lamontagne, M.O.M., C.D.
Sébastien Leclerc, M.O.M.
Le surintendant par intérim Russell Lucas, M.O.M.
Le sergent Rob Roy MacKenzie, O.M.M., M.O.M., C.D.
La surintendante Leanne M. MacMillan, M.O.M.
Le surintendant Adam Peter MacNeill, M.O.M.
La chef de police adjointe Treena MacSween, M.O.M.
L'inspecteur Gregory L. Mason, M.O.M.
Le surintendant d'état-major Joseph Matthews, M.O.M.
Le sergent-détective Michael Mavity, M.O.M.
L'inspectrice Brooke McRoberts, M.O.M.
L'inspectrice principale Karine Ménard, M.O.M.
Le sergent d'état-major James Joseph Dean Morton, M.O.M.
Le surintendant Kevin Near, M.O.M.
Le surintendant d'état-major Dirk Niles, M.O.M.
L'inspectrice Nicole Leah Noonan, M.O.M.
La chef de police adjointe Leslie Ann Ogston, M.O.M.
Le sergent Jacques Painchaud, M.O.M.
Le surintendant Sunil K. Parmar, M.O.M.
Le commissaire adjoint Matt Peggs, M.O.M.
L'inspecteur principal Jean-François Pelletier, M.O.M.
Frank William Price, M.O.M.
Le sergent Daniel Rettenbacher, M.O.M.
Le directeur adjoint Vincent Richer, M.O.M.
Dawn Allison Roberts, M.O.M.
La surintendante Dustine Lynne Rodier, M.O.M.
Le chef de police Marc Roskamp, M.O.M.
Le chef de police Bruno Rossi, M.O.M.
Le directeur adjoint Jean-François Rousselle, M.O.M., M.B.
Le sergent James Shymka, M.O.M.
La surintendante Sandra Staniforth, M.O.M.
Le surintendant David Stewart, M.O.M.
L'inspectrice Anouk St-Onge, M.O.M.
La surintendante principale Jeanette Roxanne Theisen, M.O.M.
Le surintendant principal Dwight Thib, M.O.M.
Jeff Thomson, M.O.M.

Chief Thai Truong, M.O.M.
Staff Sergeant Ralph Veckenstedt, M.O.M.
Inspector Nadine Wagner, M.O.M.
Superintendent Jordan Whitesell, M.O.M.

Le chef de police Thai Truong, M.O.M.
Le sergent d'état-major Ralph Veckenstedt, M.O.M.
L'inspectrice Nadine Wagner, M.O.M.
Le surintendant Jordan Whitesell, M.O.M.

Witness the Seal of the Order of Merit
of the Police Forces this eleventh day
of June of the year two thousand and
twenty-five.



Témoin le Sceau de l'Ordre du mérite des
corps policiers ce onzième jour de juin de
l'an deux mille vingt-cinq.

Ken MacKillop

Secretary General of the Order of Merit of the Police
Forces

Le secrétaire général de l'Ordre
du mérite des corps policiers
Ken MacKillop

**MOST VENERABLE ORDER OF THE HOSPITAL OF
ST. JOHN OF JERUSALEM**

On behalf of THE KING, the Governor General has been
pleased to give orders for the following appointments to
the Most Venerable Order of the Hospital of St. John of
Jerusalem:

Knights of the Order of St. John

Michael David Dan, C.M., O.Ont.
Major Victor Malcolm Knowlton, C.D. (Retired)
Travis Lanoway
Raymond Omerod
Master Warrant Officer Brent Kenneth Schrinier, C.D.

Dames of the Order of St. John

Her Honour the Honourable Louise Imbeault, O.C.,
O.N.B.
Her Honour the Honourable Wendy Lisogar-Cocchia,
C.M., O.B.C.
Her Honour the Honourable Bernadette McIntyre,
S.O.M.

Commanders of the Order of St. John

Jean-Philippe Lebel
Captain Ian Steingasznar
Colonel J. Paul de B. Taillon, O.M.M., C.D. (Retired)

Officers of the Order of St. John

Clare Akintoye
Cimarron Ballantyne
Sergeant Lindsay R. Blanchette
Louise Chauvet
Warrant Officer Stephen William Damery

**ORDRE TRÈS VÉNÉRABLE DE L'HÔPITAL DE SAINT-
JEAN DE JÉRUSALEM**

Au nom du ROI, il a plu à la gouverneure générale
d'émettre des ordres en vue des admissions suivantes au
sein de l'Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean
de Jérusalem :

Chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean

Michael David Dan, C.M., O.Ont.
Le major Victor Malcolm Knowlton, C.D. (retraité)
Travis Lanoway
Raymond Omerod
L'adjudant-mâitre Brent Kenneth Schrinier, C.D.

Dames de l'Ordre de Saint-Jean

Son Honneur l'honorable Louise Imbeault, O.C.,
O.N.B.
Son Honneur l'honorable Wendy Lisogar-Cocchia,
C.M., O.B.C.
Son Honneur l'honorable Bernadette McIntyre,
S.O.M.

Commandeurs de l'Ordre de Saint-Jean

Jean-Philippe Lebel
Le capitaine Ian Steingasznar
Le colonel J. Paul de B. Taillon, O.M.M., C.D. (retraité)

Officiers de l'Ordre de Saint-Jean

Clare Akintoye
Cimarron Ballantyne
Le sergent Lindsay R. Blanchette
Louise Chauvet
L'adjudant Stephen William Damery

Lieutenant-Colonel David Anthony Fraser, C.D.
Major-General Hercule Gosselin, O.M.M., M.S.M., C.D.
(Retired)
Ralph Leung
Lieutenant-Colonel Raymond Charles McGill, C.D.
(Retired)
Jason Nurse
Garry Stamp

Members of the Order of St. John

Jennifer Shearer Arnold
Major Michael Blakely-Bazinet, C.D.
Pierre Bureau
Jamie Robert Burnett
Judy Elaine Chafe
Philip James Leonard D'Ews
Eric Robert Davie
Captain Philippe Desnoyers, C.D.
Margaret Anne Dopson
Sylvie Durand
Rocky J. Dwyer
Cameron Boyd Goodnough
Rena Harris
Janice Henderson
Patricia Johnson
Alexander Landry
Jill Locke
Jessica Jayme Leigh Mattice
Debra A. McInnes
Sergeant Tristan Mercier, C.D.
Nicole Moisan
Jeffrey Rodd Moore
Jeff Morrissey
Sheila Murphy
Marley Nauss
Captain Pauline Denyse Neville, C.D. (Retired)
Dominic Oliveri
D. Christine Phillips
Christine Remme
Matthew Rivest
Lindsey Elizabeth Roberts
Cindy R. Roy
Captain Philippe Siconnelly
Reginald Skinner
Martin St-Jean
Shawna Summers
Robert Trevisanutto
Sergeant Charles John Cameron Veale, C.D.
Alvin Ho-Yin Wai
Bryan Wall

Marc Thériault

Deputy Secretary of Honours

Le lieutenant-colonel David Anthony Fraser, C.D.
Le major-général Hercule Gosselin, O.M.M., M.S.M.,
C.D. (retraité)
Ralph Leung
Le lieutenant-colonel Raymond Charles McGill, C.D.
(retraité)
Jason Nurse
Garry Stamp

Membres de l'Ordre de Saint-Jean

Jennifer Shearer Arnold
Le major Michael Blakely-Bazinet, C.D.
Pierre Bureau
Jamie Robert Burnett
Judy Elaine Chafe
Philip James Leonard D'Ews
Eric Robert Davie
Le capitaine Philippe Desnoyers, C.D.
Margaret Anne Dopson
Sylvie Durand
Rocky J. Dwyer
Cameron Boyd Goodnough
Rena Harris
Janice Henderson
Patricia Johnson
Alexander Landry
Jill Locke
Jessica Jayme Leigh Mattice
Debra A. McInnes
Le sergent Tristan Mercier, C.D.
Nicole Moisan
Jeffrey Rodd Moore
Jeff Morrissey
Sheila Murphy
Marley Nauss
La capitaine Pauline Denyse Neville, C.D. (retraîtée)
Dominic Oliveri
D. Christine Phillips
Christine Remme
Matthew Rivest
Lindsey Elizabeth Roberts
Cindy R. Roy
Le capitaine Philippe Siconnelly
Reginald Skinner
Martin St-Jean
Shawna Summers
Robert Trevisanutto
Le sergent Charles John Cameron Veale, C.D.
Alvin Ho-Yin Wai
Bryan Wall

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques

Marc Thériault

CANADIAN BRAVERY DECORATIONS

On behalf of THE KING, the Governor General, on the recommendation of the Canadian Decorations Advisory Committee (Bravery), has awarded Bravery Decorations as follows:

Cross of Valour

Patrick L'Abbée Chouinard, C.V. (posthumous)

Star of Courage

Joey Lapointe, S.C.
Stephen Nel, S.C.
Sylvain Tessier, S.C.

Medal of Bravery

Simon Bissonnette, M.B.
Travis Brown, M.B.
Captain Harriet Colquhoun, M.B.
(British Armed Forces)
Sergeant James Roger Cooke, M.B., C.D.
Constable Gabriel Disalvo, M.B.
Abbey Fournier, M.B.
Provincial Constable Marc Gallant, M.B.
Stanley Gault, M.B.
Cory Gerow, M.B.
Léandre Gingras, M.B.
Ranger Matthew Peter Gull, M.M.M., M.B., C.D.
Warrant Officer Zacharry Jacob, M.B., C.D.
Master Warrant Officer William Joseph Kelland, M.B.,
M.S.M., C.D.
Aviator (Trained) Michael Gary Landry, M.B.
Junyi Liu, M.B.
Constable Andrew Michael MacNeil, M.B.
Sergeant Darrell Mandamin, M.B.
Greg Milner, M.B.
Francis Minville, M.B.
Olivier Rondeau, M.B.
Ranger Gordon Rothnie, M.B.
Ronald Saunders, M.B.
Sergeant Damian George Roy Taylor, M.B., C.D.

Marc Thériault

Deputy Secretary of Honours

**MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS
(MILITARY DIVISION)**

On behalf of THE KING, the Governor General and Commander-in-Chief of Canada, on the recommendation of

DÉCORATIONS POUR ACTES DE BRAVOURE

Au nom DU ROI, la gouverneure générale, selon la recommandation du Conseil des décorations canadiennes (bravoure), a décerné les Décorations pour actes de bravoure suivantes :

Croix de la vaillance

Patrick L'Abbée Chouinard, C.V. (à titre posthume)

Étoile du courage

Joey Lapointe, É.C.
Stephen Nel, É.C.
Sylvain Tessier, É.C.

Médaille de la bravoure

Simon Bissonnette, M.B.
Travis Brown, M.B.
La capitaine Harriet Colquhoun, M.B.
(Forces armées britanniques)
Le sergent James Roger Cooke, M.B., C.D.
L'agent Gabriel Disalvo, M.B.
Abbey Fournier, M.B.
L'agent provincial Marc Gallant, M.B.
Stanley Gault, M.B.
Cory Gerow, M.B.
Léandre Gingras, M.B.
Le ranger Matthew Peter Gull, M.M.M., M.B., C.D.
L'adjudant Zacharry Jacob, M.B., C.D.
L'adjudant-maitre William Joseph Kelland, M.B.,
M.S.M., C.D.
L'aviateur (confirmé) Michael Gary Landry, M.B.
Junyi Liu, M.B.
L'agent Andrew Michael MacNeil, M.B.
Le sergent Darrell Mandamin, M.B.
Greg Milner, M.B.
Francis Minville, M.B.
Olivier Rondeau, M.B.
Le ranger Gordon Rothnie, M.B.
Ronald Saunders, M.B.
Le sergent Damian George Roy Taylor, M.B., C.D.

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques

Marc Thériault**DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE
(DIVISION MILITAIRE)**

Au nom DU ROI, la gouverneure générale et commandante en chef du Canada, selon la recommandation du

the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

Meritorious Service Cross (Military Division)

Major Maxime Joseph Jean-Pierre Bossé, M.S.C., C.D.
 Brigadier-General Kirk Allister Gallinger, M.S.C.,
 M.S.M., C.D.
 Colonel Vincent Gustav Kirstein, M.S.C., C.D.
 Chief Warrant Officer Kevin James Mathers M.M.M.,
 M.S.C., M.S.M., C.D.
 Petty Officer 1st Class Ashley Allan McCulley,
 M.S.C., C.D.
 Lieutenant-Colonel Cole Franklin Petersen,
 M.S.C., M.S.M., C.D.
 Major-General Jacques Paul Robert Prévost, O.M.M.,
 M.S.C., M.S.M., C.D.
 Colonel Bernadette Maureen Wellwood, O.M.M.,
 M.S.C., C.D.

Second Award of the Meritorious Service Medal (Military Division)

Chief Warrant Officer Robert Joseph Clarke, M.M.M.,
 M.S.M., C.D.
 Brigadier-General Paul Joseph Doyle, M.S.M., C.D.
 Brigadier-General, Luc Joseph Girouard, O.M.M.,
 M.S.M., C.D.

Meritorious Service Medal (Military Division)

Master Corporal Russell Douglas Everett Ashwood,
 M.S.M.
 Squadron Leader Ellie Mae Aurisch, M.S.M.
 (Commonwealth of Australia)
 Master Corporal Vincent Joseph Sylvain C. Benoit,
 M.S.M., C.D.
 Lieutenant Colonel James Boddy, M.S.M., C.D.
 Major Christopher Robert Boileau, M.S.M., C.D.
 Major Joseph Yvan Engelbert Eric Cottenoir,
 M.S.M., C.D.
 Colonel Patrick Norbert Feuerherm, M.S.M., C.D.
 Corporal Alexandre Joseph Alain Fortin, M.S.M., C.D.
 Sergeant Adam Marc Gauthier, M.S.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Brian John Gendron-Houle,
 M.S.M., C.D.
 Major Daniel Andrew Gray, M.S.M., C.D.
 Major Jordon Dean Harpe, M.S.M., C.D.
 Sergeant Alexander Joseph Henri, M.S.M., C.D.
 Corporal Matthew James Henry, M.S.M.
 Sailor 1st Class Kristopher Mark Heywood, M.S.M.
 Major Christopher Kenneth Hobbs, M.S.M., C.D.
 Major Nicholas Edward Kaempffer, M.S.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Ryan Michael Huggett Kastrukoff,
 M.S.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Jean-François Joseph Claude
 Labonté, M.S.M., C.D.
 Major Daniel James Ladouceur, M.S.M., C.D.
 Sergeant Marie-Pier Louise Laflamme, M.S.M., C.D.

chef d'état-major de la Défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

Croix du service méritoire (division militaire)

Le major Maxime Joseph Jean-Pierre Bossé, C.S.M., C.D.
 Le brigadier-général Kirk Allister Gallinger, C.S.M.,
 M.S.M., C.D.
 Le colonel Vincent Gustav Kirstein C.S.M., C.D.
 L'adjudant-chef Kevin James Mathers C.S.M., M.M.M.,
 M.S.M., C.D.
 Le maître de 1^{re} classe Ashley Allan McCulley,
 C.S.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Cole Franklin Petersen,
 C.S.M., C.D.
 Le major-général Jacques Paul Robert Prévost O.M.M.,
 C.S.M., M.S.M., C.D.
 La colonelle Bernadette Maureen Wellwood, O.M.M.,
 C.S.M., C.D.

Deuxième octroi de la médaille du service méritoire (division militaire)

L'adjudant-chef Robert Joseph Clarke, M.M.M.,
 M.S.M., C.D.
 Le brigadier-général Paul Joseph Doyle, M.S.M., C.D.
 Le brigadier-général, Luc Joseph Girouard, O.M.M.,
 M.S.M., C.D.

Médaille du service méritoire (division militaire)

Le caporal-chef Russell Douglas Everett Ashwood,
 M.S.M.
 La cheffe d'escadrille Ellie Mae Aurisch, M.S.M.
 (Le Commonwealth d'Australie)
 Le caporal-chef Vincent Joseph Sylvain C. Benoit,
 M.S.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel James Boddy, M.S.M., C.D.
 Le major Christopher Robert Boileau, M.S.M., C.D.
 Le major Joseph Yvan Engelbert Eric Cottenoir,
 M.S.M., C.D.
 Le colonel Patrick Norbert Feuerherm, M.S.M., C.D.
 Le caporal Alexandre Joseph Alain Fortin, M.S.M., C.D.
 Le sergent Adam Marc Gauthier, M.S.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Brian John Gendron-Houle,
 M.S.M., C.D.
 Le major Daniel Andrew Gray, M.S.M., C.D.
 Le major Jordon Dean Harpe, M.S.M., C.D.
 Le sergent Alexander Joseph Henri, M.S.M., C.D.
 Le caporal Matthew James Henry, M.S.M.
 Le matelot de 1^{re} classe Kristopher Mark Heywood,
 M.S.M.
 Le major Christopher Kenneth Hobbs, M.S.M., C.D.
 Le major Nicholas Edward Kaempffer, M.S.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Ryan Michael Huggett Kastrukoff,
 M.S.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Jean-François Joseph Claude
 Labonté, M.S.M., C.D.
 Le major Daniel James Ladouceur, M.S.M., C.D.

Sergeant Joseph Mathieu Simon Laurent, M.S.M., C.D.
Sergeant Simon-Luc Joseph Jacques Lavoie, M.S.M., C.D.

Major Richard John Sebastien Law, M.S.M., C.D.
Major Cameron Alexander MacKay, M.S.M., C.D.
Lieutenant-Colonel Simon Mailloux, M.S.M., C.D.
Lieutenant-Colonel Jonathan Réal Denis Martineau, M.S.M., C.D.

Warrant Officer Nathan William Taylor Miller, M.S.M., C.D.

Lieutenant-Colonel Ryan John Moore, M.S.M., C.D.
Sailor 1st Class Paul Joseph Paquette, M.S.M., C.D.

Brigadier-General Stephen Mark Parsons, M.S.M., C.D.
Lieutenant-Colonel Manuel Alexandre Pelletier-Bédard, M.S.M., C.D.

Lieutenant-Commander Shawn Edwin Perry, M.S.M., C.D.

Colonel John David Summerfield, M.S.M., C.D.
Colonel Trevor James Teller, M.S.M., C.D.

Chief Warrant Officer Jason James Yermiy, M.M.M., M.S.M., C.D.

Marc Thériault

Deputy Secretary of Honours

MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS (CIVIL DIVISION)

On behalf of THE KING, the Governor General, on the recommendation of the Civil Advisory Committee, has awarded Meritorious Service Decorations (Civil Division) as follows:

Meritorious Service Cross (Civil Division)

Adeena Niazi, O.Ont., M.S.C.

Meritorious Service Medal (Civil Division)

Maduba Ahmad, M.S.M.
Sylvain Bergeron, M.S.M.
Jeremy Stanford Burns, M.S.M.
Hélène Caron, M.S.M.
Hannah Claus, M.S.M.
Aaron Richard Dale, M.S.M.
Leah Bethany den Bok, M.S.M.
Tim A. den Bok, M.S.M.
Paul Hayden Desser, M.S.M.
Nathalie Fagnan, M.S.M.
Hana Fatima, M.S.M.
Skawennati Fragnito, M.S.M.
Josianne Gauthier, M.S.M.
Christie Lynn Greyerbiehl, M.S.M.
Christelle Lefèvre, M.S.M.
Melissa Lem, M.S.M.

La sergente Marie-Pier Louise Laflamme, M.S.M., C.D.
Le sergent Joseph Mathieu Simon Laurent, M.S.M., C.D.
Le sergent Simon-Luc Joseph Jacques Lavoie, M.S.M., C.D.

Le major Richard John Sebastien Law, M.S.M., C.D.
Le major Cameron Alexander MacKay, M.S.M., C.D.
Le lieutenant-colonel Simon Mailloux, M.S.M., C.D.
Le lieutenant-colonel Jonathan Réal Denis Martineau, M.S.M., C.D.

L'adjudant Nathan William Taylor Miller, M.S.M., C.D.

Le lieutenant-colonel Ryan John Moore, M.S.M., C.D.
Le matelot de 1^{re} classe Paul Joseph Paquette, M.S.M., C.D.

Le brigadier-général Stephen Mark Parsons, M.S.M., C.D.

Le lieutenant-colonel Manuel Alexandre Pelletier-Bédard, M.S.M., C.D.

Le capitaine de frégate Shawn Edwin Perry, M.S.M., C.D.

Le colonel John David Summerfield, M.S.M., C.D.
Le colonel Trevor James Teller, M.S.M., C.D.
L'adjudant-chef Jason James Yermiy, M.M.M., M.S.M., C.D.

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques

Marc Thériault

DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE (DIVISION CIVILE)

Au nom DU ROI, la gouverneure générale, selon la recommandation du Comité consultatif civil, a décerné les Décorations pour service méritoire (division civile) suivantes :

Croix du service méritoire (division civile)

Adeena Niazi, O.Ont., C.S.M.

Médaille du service méritoire (division civile)

Maduba Ahmad, M.S.M.
Sylvain Bergeron, M.S.M.
Jeremy Stanford Burns, M.S.M.
Hélène Caron, M.S.M.
Hannah Claus, M.S.M.
Aaron Richard Dale, M.S.M.
Leah Bethany den Bok, M.S.M.
Tim A. den Bok, M.S.M.
Paul Hayden Desser, M.S.M.
Nathalie Fagnan, M.S.M.
Hana Fatima, M.S.M.
Skawennati Fragnito, M.S.M.
Josianne Gauthier, M.S.M.
Christie Lynn Greyerbiehl, M.S.M.
Christelle Lefèvre, M.S.M.
Melissa Lem, M.S.M.

Si Mei Amy Li, M.S.M.
Bill MacLean, M.S.M.
Myra MacLean, M.S.M.
Caroline Monnet, M.S.M.
Nadia Myre, M.S.M.
Rachel Sivaranjani Navaneelan, M.S.M.
Jimmy Pelletier, M.S.M.
Alexander John Poole, M.S.M.
Syed Tariq Quadri, M.S.M.
Leah Shipton, M.S.M.
The Honourable Justice Craig William Sigurdson,
M.S.M., C.D.
Marcella Sunshine, M.S.M.
Shiven Taneja, M.S.M.
Ching Tien, M.S.M.
Gordon Wilkes, M.S.M.
Donald James Wills, M.S.M.
Johan Francis Wolfaardt, M.S.M.

Marc Thériault

Deputy Secretary of Honours

MENTIONS IN DISPATCHES

On behalf of THE KING, the Governor General and Commander-in-Chief of Canada has been pleased to give orders for the publication of the names of the following as having been Mentioned in Dispatches in recognition of gallant and distinguished service:

Sergeant Eric Alexander, C.D.
Master Corporal Nicolas Joseph Jean-Paul Audet-Larivée
Captain Gerald Curtis Brulotte, C.D.
Captain Richard Joseph Robert Déric Coutu, C.D.
Sergeant Benjamin Thomas Michel Fournier
Corporal Emma Louise Galloway
Captain Peter Charles Hanly, C.D.
Master Corporal Trevor Higgins
Master Corporal Brendan Thomas Lewis
Lieutenant(N) Jennifer Elizabeth Loye, C.D.
Captain Michael Roger Maharajh, C.D.
Sergeant James Gordon Sanford, C.D.

Marc Thériault

Deputy Secretary of Honours

Si Mei Amy Li, M.S.M.
Bill MacLean, M.S.M.
Myra MacLean, M.S.M.
Caroline Monnet, M.S.M.
Nadia Myre, M.S.M.
Rachel Sivaranjani Navaneelan, M.S.M.
Jimmy Pelletier, M.S.M.
Alexander John Poole, M.S.M.
Syed Tariq Quadri, M.S.M.
Leah Shipton, M.S.M.
L'honorable juge Craig William Sigurdson,
M.S.M., C.D.
Marcella Sunshine, M.S.M.
Shiven Taneja, M.S.M.
Ching Tien, M.S.M.
Gordon Wilkes, M.S.M.
Donald James Wills, M.S.M.
Johan Francis Wolfaardt, M.S.M.

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques

Marc Thériault**CITATIONS À L'ORDRE DU JOUR**

Au nom du ROI, il a plu à la gouverneure générale et commandant en chef du Canada d'ordonner la publication des noms des personnes suivantes comme ayant été citées à l'ordre du jour en reconnaissance de leur acte de bravoure et de leur service distingué :

Le sergent Eric Alexander, C.D.
Le caporal-chef Nicolas Joseph Jean-Paul Audet-Larivée
Le capitaine Gerald Curtis Brulotte, C.D.
Le capitaine Richard Joseph Robert Déric Coutu, C.D.
Le sergent Benjamin Thomas Michel Fournier
La caporale Emma Louise Galloway
Le capitaine Peter Charles Hanly, C.D.
Le caporal-chef Trevor Higgins
Le caporal-chef Brendan Thomas Lewis
La lieutenantante de vaisseau Jennifer Elizabeth Loye, C.D.
Le capitaine Michael Roger Maharajh, C.D.
Le sergent James Gordon Sanford, C.D.

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques

Marc Thériault

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Ministerial Instructions with respect to the processing of applications for a permanent resident visa made by parents or grandparents of a sponsor as members of the family class and the processing of sponsorship applications made in relation to those applications

These Instructions are published in the *Canada Gazette* in accordance with subsection 87.3(6) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (the Act).

These Instructions are given, pursuant to section 87.3 and subsections 92(1.1) and (2) of the Act, by the Minister of Citizenship and Immigration as, in the opinion of the Minister, these Instructions will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada by seeing families reunited in Canada.

These Instructions are intended to ensure that as of January 1, 2026, no new permanent resident visa applications made by parents or grandparents of a sponsor and no sponsorship applications made in relation to those applications are received for processing until further Instructions are issued. The Department of Citizenship and Immigration (the Department) will continue accepting for processing permanent resident visa applications made by parents or grandparents of a sponsor and sponsorship applications made in relation to those applications that were received in 2025 pursuant to the conditions outlined below.

Scope

These Instructions apply to applications for a permanent resident visa of a sponsor's parents or grandparents made under the family class, referred to in paragraphs 117(1)(c) and (d) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations), respectively, as well as to sponsorship applications made in relation to those applications.

Applications received in 2025

These Instructions authorize sponsorship applications received in 2025 and made in relation to applications for a permanent resident visa, which are made by sponsors'

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Instructions ministérielles sur le traitement des demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou grands-parents d'un répondant, au titre de la catégorie du regroupement familial, et sur le traitement des demandes de parrainage présentées relativement à ces demandes

Les présentes instructions sont publiées dans la *Gazette du Canada* au titre du paragraphe 87.3(6) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (la Loi).

Ces instructions sont données, en vertu de l'article 87.3 et des paragraphes 92(1.1) et (2) de la Loi, par le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, car, selon le ministre, celles-ci permettront de contribuer dans la mesure du possible à l'atteinte des objectifs en matière d'immigration fixés par le gouvernement du Canada, qui consistent à veiller à la réunification des familles au Canada.

Ces instructions visent à faire en sorte que, à partir du 1^{er} janvier 2026, aucune demande de visa de résident permanent présentée par les parents ou les grands-parents d'un répondant ni aucune demande de parrainage liée à ces demandes de visa ne soient acceptées aux fins de traitement jusqu'à la publication de nouvelles instructions. À moins qu'un nouveau processus de réception des demandes soit mis en œuvre durant l'année civile 2026, pour l'année civile 2026, le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (le Ministère) acceptera pour traitement seulement les demandes de visa de résident permanent effectuées par les parents et les grands-parents d'un répondant et les demandes de parrainage liées à ces demandes de visa qui ont été reçues en 2025 en vertu des conditions décrites ci-après.

Application

Les présentes instructions s'appliquent aux demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial, figurant aux alinéas 117(1)(c) et 117(1)d) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement), respectivement, ainsi qu'aux demandes de parrainage liées à ces demandes de visa.

Demandes reçues en 2025

Ces instructions autorisent les demandes de parrainage reçues en 2025 et faites en relation avec des demandes de visa de résident permanent, qui sont faites par les parents

parents or grandparents under the family class, to be accepted for processing in the 2026 calendar year, which begins on January 1, 2026, and ends on December 31, 2026. Applications will be accepted into processing in accordance with the conditions established in the Instructions given on March 13, 2025, for applications received by the Department in the 2025 calendar year. For clarity, these conditions are reproduced below.

Interests to sponsor

The Department accepted interests to sponsor from persons who wanted to sponsor a parent or grandparent beginning at noon, Eastern Daylight Time, on October 13, 2020, and ending at noon, Eastern Standard Time, on November 3, 2020. The interests to sponsor were to have been completed and submitted to the Department using the electronic means available for this purpose, and if a potential sponsor was unable to submit an interest to sponsor by the electronic means made available by the Department due to a mental or physical disability, the Department made alternate formats available.

Invitations to submit a sponsorship application

Invitations to submit a sponsorship application were issued to potential sponsors in 2025 using a randomized selection process from among non-duplicate interests to sponsor received in 2020 that were not yet issued an invitation. Invitations issued by the Department were not transferable.

Applications

In order to be accepted for processing, any sponsorship or permanent resident visa application referred to in these Instructions that was received in 2025 must have been submitted using electronic means (apply online).

Applications — submission by other means

An alternate application format would be provided to foreign nationals, sponsors, and their representatives who were unable to apply online.

Applications received by the Department on or after the coming into force of these Instructions that were not submitted by electronic means will not be accepted and processing fees will be returned, except in the case of foreign nationals, sponsors or authorized representatives who may submit an application by any other means that are made available or specified by the Minister for that purpose, in accordance with these Instructions.

ou les grands-parents des répondants au titre de la catégorie du regroupement familial, à être acceptées pour traitement au cours de l'année civile 2026, qui commence le 1^{er} janvier 2026 et se termine le 31 décembre 2026. Ces demandes seront traitées conformément aux conditions établies dans les instructions données le 13 mars 2024 pour les demandes reçues par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (le Ministère) au cours de l'année civile 2025. Par souci de clarté, ces conditions sont reproduites ci-dessous.

Déclarations d'intérêt aux fins de parrainage

Le Ministère a accepté les déclarations d'intérêt aux fins de parrainage des personnes qui voulaient parrainer un parent ou un grand-parent à partir de midi, heure avancée de l'Est, le 13 octobre 2020, jusqu'à midi, heure normale de l'Est, le 3 novembre 2020. Les déclarations d'intérêt aux fins de parrainage se devaient d'être remplies et soumises au Ministère en utilisant les moyens électroniques disponibles à cette fin, et si un répondant potentiel n'était pas en mesure de soumettre une déclaration d'intérêt par les moyens électroniques mis à sa disposition par le Ministère en raison d'une déficience mentale ou physique, le Ministère pouvait offrir un support de substitution.

Invitations à présenter une demande de parrainage

En 2025, les invitations à présenter une demande de parrainage ont été envoyées aux répondants potentiels à la suite d'un processus de sélection aléatoire parmi les déclarations d'intérêt — excluant les déclarations d'intérêt multiples — reçues en 2020 des répondants qui n'ont pas encore reçu d'invitation. Les invitations envoyées par le Ministère ne sont pas transférables.

Demandes

Afin d'être traitée, toute demande de parrainage ou demande de visa de résident permanent reçue en 2025 visée par les présentes instructions doit avoir été effectuée par voie électronique (demande en ligne).

Demandes — présentation par un autre moyen

Une demande dans un format alternatif serait offerte aux étrangers, aux répondants ou à leurs représentants, s'ils étaient incapables de soumettre une demande en ligne.

Les demandes reçues par le Ministère à compter de la date d'entrée en vigueur de ces instructions qui n'ont pas été présentées par voie électronique ne seront pas acceptées et les frais de traitement seront remboursés, sauf dans le cas des étrangers, des répondants ou des représentants autorisés qui peuvent soumettre leur demande par un autre moyen que le ministre met à leur disposition ou précise à cette fin, conformément à ces instructions.

Conditions — sponsorship applications

In order to be processed, any sponsorship application referred to in these Instructions that was received in 2025 and that has not been returned under section 12 of the Regulations for not meeting the requirements of sections 10 and 11 of the Regulations — for example by not using all the applicable forms provided by the Department in the application package made available on the website of the Department or by not including all information, documents and evidence referred to in paragraph 10(1)(c) of the Regulations — must meet the following conditions:

(a) the sponsorship application is made by a person who, having indicated — during the period during which they could do so — their interest in making a sponsorship application by means that have been made available by the Department for that purpose, has been invited to make the application by the Department;

(b) the sponsorship application indicates the same information (name, date of birth, address, country of birth, copy of status in Canada document [including its number and must be one from the list of acceptable documents listed in *Guide 5772—Application to Sponsor Parents and Grandparents*, made available on the website of the Department and as amended from time to time]) that was included with the interest to sponsor in relation to which the invitation to make a sponsorship application was issued by the Department; or in the case of any difference in information between the interest to sponsor and the sponsorship application, the application includes an explanation of the reason for the change in information and satisfactory evidence that the application pertains to the same potential sponsor identified on the interest to sponsor in relation to which the invitation to make a sponsorship application was issued by the Department;

(c) in the event duplicate interest to sponsor forms were submitted, the sponsorship application is made in relation to an invitation that is based on the most recent interest to sponsor form accepted by the Department from persons who wanted to sponsor a parent or grandparent beginning at noon, Eastern Daylight Time, on October 13, 2020, and ending at noon, Eastern Standard Time, on November 3, 2020;

(d) the sponsorship application is accompanied by the documents required by the application package made available on the website of the Department, as amended from time to time; and

(e) the sponsorship application has been received by the Department no later than by the deadline indicated on the sponsor's invitation to make a sponsorship application, which shall be at least a period of 60 calendar days from the date the Department sent the sponsor an invitation to make a sponsorship application. If

Conditions — demandes de parrainage

Afin d'être traitée, toute demande de parrainage visée par les présentes instructions qui a été reçue en 2025 et qui n'a pas été renvoyée au demandeur en vertu de l'article 12 du Règlement parce qu'elle ne satisfaisait pas aux exigences prévues aux articles 10 et 11 du Règlement — par exemple parce qu'elle n'avait pas été présentée au moyen de tous les formulaires applicables fournis par le Ministère dans la trousse de demande mise à disposition sur le site Web du Ministère ou parce qu'elle ne comportait pas tous les renseignements, documents et pièces justificatives visés à l'alinéa 10(1)c) du Règlement — doit remplir les conditions suivantes :

a) la demande de parrainage est présentée par une personne qui, ayant indiqué — durant la période au cours de laquelle elle pouvait le faire — son intérêt à faire une demande de parrainage par les moyens mis à disposition par le Ministère à cette fin, a été invitée à présenter sa demande;

b) la demande de parrainage contient les mêmes renseignements (le nom, la date de naissance, l'adresse, le pays de naissance, une copie du document établissant le statut au Canada, incluant son numéro et devant figurer dans la liste des documents acceptables du *Guide 5772 — Demande de parrainage pour parents et grands-parents*, qui est mis à disposition sur le site Web du Ministère avec ses modifications successives) que ceux fournis dans la déclaration d'intérêt en réponse à laquelle le Ministère a invité la personne à présenter la demande de parrainage; ou, en cas de différence dans les renseignements entre la déclaration d'intérêt aux fins de parrainage et la demande de parrainage, la demande comprend une explication de la raison de ces différences et une preuve satisfaisante que la demande se rapporte au même répondant potentiel figurant sur la déclaration d'intérêt aux fins de parrainage pour lequel l'invitation à présenter une demande de parrainage a été envoyée par le Ministère;

c) dans l'éventualité où plus d'un formulaire de déclaration d'intérêt aux fins de parrainage ait été soumis, la demande de parrainage est effectuée en fonction de l'invitation basée sur le plus récent formulaire d'intérêt accepté par le Ministère venant d'une personne qui voulait parrainer un parent ou un grand-parent à partir de midi, heure avancée de l'Est, le 13 octobre 2020, jusqu'à midi, heure normale de l'Est, le 3 novembre 2020;

d) la demande de parrainage est accompagnée des documents exigés par la trousse de demande mise à disposition sur le site Web du Ministère avec ses modifications successives;

e) la demande de parrainage a été reçue par le Ministère au plus tard à la date limite indiquée sur l'invitation du répondant à présenter une demande de

the sponsorship application and fees required to be paid pursuant to the Regulations are received prior to this deadline, but some documentation required by these Instructions or the Regulations is missing, the sponsor has an extension of an additional 30 calendar days from the date the Department issues the request to submit the missing documentation.

Conditions — permanent resident visa applications

In order to be processed, any permanent resident visa application referred to in these Instructions that was received in 2025 and that has not been returned under section 12 of the Regulations for not meeting the requirements of sections 10 and 11 of the Regulations — for example by not using all the applicable forms provided by the Department in the application package made available on the website of the Department or by not including all information, documents and evidence referred to in paragraph 10(1)(c) of the Regulations — must meet the following conditions:

- (a) the permanent resident visa application is made by an applicant sponsored by a person whose sponsorship application meets all of the conditions for processing sponsorship applications established by these Instructions;
- (b) the permanent resident visa application is accompanied by the documents required by the application package made available on the website of the Department, as amended from time to time; and
- (c) the permanent resident visa application has been received by the Department no later than by the deadline indicated on the sponsor's invitation to make a sponsorship application, which shall be at least a period of 60 calendar days from the date the Department sent the sponsor an invitation to make a sponsorship application. If the permanent resident visa application and fees required to be paid pursuant to the Regulations are received prior to this deadline, but some documentation required by these Instructions or the Regulations is missing, the applicant has an extension of an additional 30 calendar days from the date the Department issues the request to submit the missing documentation.

Number of applications to be accepted for processing in a year

Only applications received in 2025 will be accepted for processing in 2026.

parrainage, qui doit être au moins 60 jours civils après la date à laquelle le Ministère a envoyé au répondant une invitation à présenter une demande de parrainage. Toutefois, si la demande du répondant et les frais, qui doivent être payés en vertu du Règlement, sont reçus dans cette période, mais qu'il manque certains documents requis par les présentes instructions ou le Règlement, le Ministère doit ordinairement accorder au répondant une prolongation de 30 jours civils à compter de la date où le Ministère a envoyé la requête afin de soumettre les documents manquants.

Conditions — demandes de visa de résident permanent

Afin d'être acceptée pour traitement, toute demande de visa de résident permanent visée par les présentes instructions qui a été reçue en 2025 et qui n'a pas été renvoyée au demandeur en vertu de l'article 12 du Règlement parce qu'elle ne satisfaisait pas aux exigences prévues aux articles 10 et 11 du Règlement — par exemple parce qu'elle n'avait pas été présentée au moyen de tous les formulaires applicables fournis par le Ministère dans la trousse de demande mise à disposition sur le site Web du Ministère ou parce qu'elle ne comportait pas tous les renseignements, documents et pièces justificatives visés à l'alinéa 10(1)c) du Règlement — doit remplir les conditions suivantes :

- a) la demande de visa de résident permanent est présentée par un demandeur qui est parrainé par une personne dont la demande de parrainage remplit toutes les conditions de traitement pour les demandes de parrainage établies dans les présentes instructions;
- b) la demande de visa de résident permanent est accompagnée des documents exigés par la trousse de demande mise à disposition sur le site Web du Ministère avec ses modifications successives;
- c) la demande de visa de résident permanent a été reçue par le Ministère au plus tard à la date limite indiquée sur l'invitation adressée au répondant à présenter une demande de parrainage, qui doit être au moins 60 jours civils après la date à laquelle le Ministère a envoyé au répondant une invitation à présenter une demande de parrainage. Si la demande du répondant et les frais, qui doivent être payés en vertu du Règlement, sont reçus avant la date limite, mais qu'il manque certains documents requis par les présentes instructions ou le Règlement, le répondant a une prolongation de 30 jours civils à compter de la date où le Ministère a envoyé la requête de soumettre les documents manquants.

Nombre de demandes qui seront acceptées aux fins de traitement chaque année

Seules les demandes de parrainage reçues en 2025 seront acceptées pour traitement en 2026.

These Instructions authorize a maximum of 10 000 sponsorship applications received in 2025 and made in relation to applications for a permanent resident visa, which are made by sponsors' parents or grandparents under the family class, to be accepted for processing in the 2026 calendar year, which begins on January 1, 2026, and ends on December 31, 2026.

This maximum may be amended in accordance with any subsequent Instructions the Minister may provide. Unless subsequent Instructions are given for the 2026 calendar year, no other permanent resident visa applications made by parents or grandparents under the family class and no sponsorship applications made in relation to those applications will be accepted for processing in 2026.

Order for processing

Applications meeting the applicable conditions established by these Instructions are processed in the order in which they are received by the Department.

Humanitarian and compassionate requests

A request made under subsection 25(1) of the Act from outside Canada and that accompanies an application that was not accepted for processing under these Instructions will not be processed.

Disposition of applications

Any application that does not meet the applicable conditions established by these Instructions will be returned.

Coming into effect

These Instructions take effect on January 1, 2026.

December 12, 2025

The Hon. Lena Metlege Diab, ECNS, KC, P.C., M.P.

Minister of Citizenship and Immigration

Les présentes instructions autorisent un maximum de 10 000 demandes de parrainage reçues en 2025 relativement à des demandes de visa de résident permanent et faites par des parents ou des grands-parents de répondants au titre de la catégorie du regroupement familial, qui seront acceptées aux fins de traitement de l'année civile 2026, laquelle débute le 1^{er} janvier 2026 et se termine le 31 décembre 2026.

Ce maximum peut être modifié conformément aux instructions ultérieures que le ministre peut donner. À moins que des instructions ultérieures ne soient données pour l'année civile 2026, aucune autre demande de visa de résident permanent présentée par des parents ou des grands-parents au titre de la catégorie du regroupement familial et aucune demande de parrainage présentée en rapport avec ces demandes ne sera acceptée pour traitement en 2026.

Ordre de traitement

Les demandes qui remplissent les conditions applicables prévues aux présentes instructions sont traitées dans l'ordre dans lequel elles sont reçues par le Ministère.

Demandes fondées sur des motifs d'ordre humanitaire

La demande présentée à l'étranger au titre du paragraphe 25(1) de la Loi qui accompagne une demande n'ayant pas été acceptée aux fins de traitement au titre des présentes instructions ne sera pas traitée.

Disposition des demandes

Toute demande qui ne remplit pas les conditions applicables prévues aux présentes instructions sera renvoyée au demandeur.

Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Le 12 décembre 2025

L'Hon. Lena Metlege Diab, C.E.N.E., CR, C.P., députée

Ministre de la Citoyenneté et l'Immigration

DEPARTMENT OF TRANSPORT**CANADA SHIPPING ACT, 2001***Interim Order No. 3 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters*

Whereas the Minister of Transport believes that the annexed *Interim Order No. 3 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters* is required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

And whereas the provisions of the annexed Interim Order may be contained in a regulation made under paragraphs 35(1)(d)^a and 190(1)(c) of the *Canada Shipping Act, 2001*^b;

Therefore, the Minister of Transport makes the annexed *Interim Order No. 3 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters* under subsection 10.1(1)^c of the *Canada Shipping Act, 2001*^b.

Ottawa, December 9, 2025

Steven MacKinnon
Minister of Transport

Interim Order No. 3 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters**Interpretation**

1 Unless the context requires otherwise, words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the *Canada Shipping Act, 2001* and the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*.

Application

2 (1) This Interim Order applies in respect of the following vessels in *Arctic waters*, as defined in regulation 46.2 of Annex I to MARPOL:

- (a)** Canadian vessels;
- (b)** Canadian pleasure craft that are not Canadian vessels;

^a S.C. 2023, c. 26, s. 360(1)

^b S.C. 2001, c. 26

^c S.C. 2018, c. 27, s. 690

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA***Arrêté d'urgence n° 3 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures*

Attendu que le ministre des Transports estime que l'Arrêté d'urgence n° 3 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures, ci-après, est nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

Attendu que les dispositions de cet arrêté d'urgence peuvent faire partie d'un règlement pris en vertu des alinéas 35(1)d)^a et 190(1)c) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(1)^c de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, prend l'Arrêté d'urgence n° 3 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures, ci-après.

Ottawa, le 9 décembre 2025

Le ministre des Transports
Steven MacKinnon

Arrêté d'urgence n° 3 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures**Interprétation**

1 Sauf indication contraire du contexte, les termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* et du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

Champ d'application

2 (1) Le présent arrêté d'urgence s'applique à l'égard des bâtiments ci-après qui se trouvent dans les *eaux arctiques*, au sens de la règle 46.2 de l'Annexe I de MARPOL :

- a)** les bâtiments canadiens;
- b)** les embarcations de plaisance canadiennes qui ne sont pas des bâtiments canadiens;

^a L.C. 2023, ch. 26, par. 360(1)

^b L.C. 2001, ch. 26

^c L.C. 2018, ch. 27, art. 690

(c) foreign vessels, if the Arctic waters are waters under Canadian jurisdiction; and

(d) foreign pleasure craft, if the Arctic waters are waters under Canadian jurisdiction.

Non-application

(2) This Interim Order does not apply in respect of any of the following vessels:

(a) a vessel dedicated to oil spill preparedness and response;

(b) a *ship delivered on or after 1 August 2010*, as defined in regulation 1.28.9 of Annex I to MARPOL, that has an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ or more;

(c) a *Category A vessel* or *Category B vessel*, as those terms are defined in section 12 of the *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations*,

(i) that is constructed on or after January 1, 2017,

(ii) that has an aggregate oil fuel capacity of less than 600 m³, and

(iii) whose oil fuel tanks with a maximum individual capacity of more than 30 m³ are separated from the outer shell of the vessel by a distance of at least 0.76 m.

Prohibition

3 (1) It is prohibited for a vessel to use or carry an oil referred to in regulation 43.1.2 of Annex I to MARPOL or for its authorized representative to permit such an oil to be used or carried.

Exception – emergencies

(2) Despite subsection (1), such an oil may be used or carried on board a vessel if the vessel is engaged in saving lives, securing the safety of a vessel or preventing the immediate loss of a vessel.

Exceptions – cargo and previous use

(3) Despite subsection (1), such an oil may be carried on board a vessel in the following circumstances:

(a) the vessel is carrying the oil as cargo; or

(b) the vessel's oil fuel tanks or piping systems contain a residual amount of the oil that the vessel previously used as fuel.

c) les bâtiments étrangers, si les eaux arctiques sont des eaux de compétence canadienne;

d) les embarcations de plaisance étrangères, si les eaux arctiques sont des eaux de compétence canadienne.

Non-application

(2) Le présent arrêté d'urgence ne s'applique pas à l'égard :

a) des bâtiments spécialisés dans la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures;

b) des navires livrés le 1^{er} août 2010 ou après cette date, au sens de la règle 1.28.9 de l'Annexe I de MARPOL, qui ont une capacité totale de combustible liquide de 600 m³ ou plus;

c) des bâtiments de catégorie A ou des bâtiments de catégorie B, au sens de l'article 12 du *Règlement sur sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*, qui satisfont aux conditions suivantes :

(i) ils sont construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date,

(ii) ils ont une capacité totale de combustible liquide inférieure à 600 m³,

(iii) leurs soutes à combustibles liquides qui ont une capacité individuelle maximale dépassant 30 m³ sont placées à une distance d'au moins 0,76 m de la muraille extérieure du bâtiment.

Interdiction

3 (1) Il est interdit à tout bâtiment d'utiliser ou de transporter – ou à son représentant autorisé de permettre qu'il utilise ou transporte – les hydrocarbures visés à la règle 43.1.2 de l'Annexe I de MARPOL.

Exception – situations d'urgence

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser ou de transporter les hydrocarbures lorsque le bâtiment est utilisé dans le cadre d'activités visant à sauvegarder la vie humaine, à assurer la sécurité d'un bâtiment ou à éviter la perte immédiate de celui-ci.

Exceptions – cargaison et utilisation précédente

(3) Malgré le paragraphe (1), il est permis de transporter les hydrocarbures dans les circonstances suivantes :

a) le bâtiment transporte les hydrocarbures comme cargaison;

b) les soutes à combustibles liquides ou les systèmes de tuyautage du bâtiment contiennent des résidus de ces hydrocarbures qui proviennent du combustible utilisé précédemment.

Authorized representative

(4) For the purposes of this section, a reference to the authorized representative of a pleasure craft that is not a Canadian vessel is to be read as a reference to the operator of the pleasure craft.

Repeal of this Order

4 This Interim Order is repealed on December 31, 2026.

Repeal

5 The *Interim Order No. 2 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters*, made on June 30, 2025, is repealed.

Coming into force

6 This Interim Order comes into force on January 1, 2026, but if it is made after that day, it comes into force on the day on which it is made.

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-013-25 — Decision on the Policy, Technical and Licensing Framework for the Use of the Frequency Bands 21.2 – 21.8 GHz and 22.4 – 23.0 GHz by Fixed Services

Notice is hereby given that Innovation, Science and Economic Development Canada has released the document entitled *Decision on the Policy, Technical and Licensing Framework for the Use of the Frequency Bands 21.2 – 21.8 GHz and 22.4 – 23.0 GHz by Fixed Services*.

This document sets out ISSED's decisions resulting from the consultation process undertaken in SMSE-007-25 — *Consultation on the Policy, Technical and Licensing Framework for the Use of the Frequency Bands 21.2–21.8 GHz and 22.4–23.0 GHz by Fixed Services*.

All comments received in response to the consultation are available on ISSED's [Spectrum management and telecommunications website](#).

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on ISSED's [Spectrum management and telecommunications website](#).

Représentant autorisé

(4) Pour l'application du présent article, toute mention du représentant autorisé d'une embarcation de plaisance qui n'est pas un bâtiment canadien vaut mention du conducteur de celle-ci.

Abrogation du présent arrêté d'urgence

4 Le présent arrêté d'urgence est abrogé le 31 décembre 2026.

Abrogation

5 L'Arrêté d'urgence n° 2 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures, pris le 30 juin 2025, est abrogé.

Entrée en vigueur

6 Le présent arrêté d'urgence entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026 ou, si elle est postérieure, à la date de sa prise.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-013-25 — Décision sur le cadre politique, technique et de délivrance de licences pour l'utilisation des bandes de fréquences de 21,2 à 21,8 GHz et de 22,4 à 23,0 GHz par le service fixe

Avis est par la présente donné qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a publié le document intitulé *Décision sur le cadre politique, technique et de délivrance de licences pour l'utilisation des bandes de fréquences de 21,2 à 21,8 GHz et de 22,4 à 23,0 GHz par le service fixe*.

Le document présente les décisions d'ISDE découlant du processus de consultation lancé dans le cadre du document SMSE-007-25 — *Consultation sur le cadre politique, technique et de délivrance de licences pour l'utilisation des bandes de fréquences de 21,2 à 21,8 GHz et de 22,4 à 23,0 GHz par le service fixe*.

Tous les commentaires reçus en réponse à la consultation sont disponibles sur le [site Web de Gestion du spectre et télécommunications](#) d'ISDE.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont disponibles sur le [site Web de Gestion du spectre et télécommunications](#) d'ISDE.

Official versions of notices can be viewed on the [Canada Gazette website](#).

December 18, 2025

Wen Kwan

Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-015-25 — Release of RSS-252, issue 3

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

- Radio Standards Specification RSS-252, issue 3, [RSS-252 — Intelligent Transportation Systems' \(ITS\) On-Board Units \(OBUs\) in the 5895-5925 MHz Band](#), which sets out certification requirements for licence-exempt radio apparatus operating in the 5895-5925 MHz band.

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

Submitting comments

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

December 12, 2025

Wen Kwan

Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

INSURANCE COMPANIES ACT

PACICC-SIMA General Insurance Company — Letters patent of incorporation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to section 22 of the *Insurance Companies Act*, of letters patent incorporating PACICC-SIMA General

Les versions officielles des avis sont accessibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#).

Le 18 décembre 2025

Le directeur général

Direction générale du génie, de la planification et des normes

Wen Kwan

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-015-25 — Publication du CNR-252, 3^e édition

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

- Le Cahier des charges sur les normes radioélectriques CNR-252, 3^e édition, [Les unités embarquées \(UE\) des systèmes de transport intelligents \(STI\) fonctionnant dans la bande de 5 895 à 5 925 MHz](#), qui définit les exigences de certification applicables aux appareils de radiocommunication exempts de licence et fonctionnant dans la bande de 5 895 à 5 925 MHz.

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

Présentation de commentaires

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

Le 12 décembre 2025

Le directeur général

Direction générale du génie, de la planification et des normes

Wen Kwan

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Compagnie d'Assurance Générale PACICC-SIMA — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- en vertu de l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes constituant Compagnie

Insurance Company and, in French, Compagnie d'Assurance Générale PACICC-SIMA, effective July 21, 2025; and

- pursuant to subsection 53(1) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing PACICC-SIMA General Insurance Company and, in French, Compagnie d'Assurance Générale PACICC-SIMA, to commence and carry on business, specifying that
 - the company may only carry on business, with the prior written approval of the Superintendent of Financial Institutions, which appertains to acquiring, reinsuring, servicing and transferring of policies of insurance companies that are members of the Property and Casualty Insurance Compensation Corporation against which a winding-up order under the *Winding-up and Restructuring Act* has been made, and
 - the company may insure risks, limited to the activities and foregoing restriction, falling within the classes accident and sickness insurance, automobile insurance, boiler and machinery insurance, credit protection insurance, legal expense insurance, liability insurance, property insurance and other approved products insurance, effective January 1, 2026.

December 27, 2025

Peter Routledge

Superintendent of Financial Institutions

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

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

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

d'Assurance Générale PACICC-SIMA, et, en anglais, PACICC-SIMA General Insurance Company, à compter du 21 juillet 2025;

- en vertu du paragraphe 53(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant la Compagnie d'Assurance Générale PACICC-SIMA, et, en anglais, PACICC-SIMA General Insurance Company, à commencer à fonctionner, spécifiant que,
 - les affaires de la société sont limitées, sous réserve de l'agrément préalable écrit du surintendant des institutions financières, aux activités qui se rattachent à l'achat, à la réassurance, au transfert ou à l'administration des polices de sociétés d'assurances membres de la Société d'indemnisation en matière d'assurances IARD à l'égard desquelles une ordonnance de liquidation et émise en vertu de la *Loi sur les liquidations et les restructurations* a été rendue,
 - la société peut effectuer des opérations d'assurance, limitées aux activités et à la restriction précédente, dans les branches accidents et maladie, assurance de biens, automobile, autres produits approuvés, chaudières et panne de machines, frais juridiques, protection de crédit et responsabilité, à compter du 1^{er} janvier 2026.

Le 27 décembre 2025

Le surintendant des institutions financières

Peter Routledge

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

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

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

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

Current opportunities

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

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Parliamentary Budget Officer	Office of the Parliamentary Budget Officer	

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

Possibilités d’emploi actuelles

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

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Directeur parlementaire du budget	Bureau du directeur parlementaire du budget	

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 45th Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

Eric Janse

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 45^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

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

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

Le greffier de la Chambre des communes

Eric Janse

COMMISSIONS

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2025-012

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced below. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal’s Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Special Import Measures Act

Pacific Tubulars Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	January 27, 2026
Appeal No.	EA-2025-004
Goods in Issue	Certain seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing imported by Pacific Tubulars Ltd. and subject to the finding made by the Canadian International Trade Tribunal on March 10, 2008, in inquiry NQ-2007-001.
Issues	The first issue is whether the normal values applicable to the goods in issue should be those established during the Canada Border Services Agency’s re-investigations, which concluded on September 6, 2022, and March 17, 2023, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or those in place at the time the goods were released from customs, as claimed by Pacific Tubulars Ltd. The second issue is whether the export prices applicable to the goods in issue should be those determined by the President of the Canada Border Services Agency as part of the re-determinations made pursuant to section 59 of the <i>Special Import Measures Act</i> or those adjusted in the manner claimed by Pacific Tubulars Ltd.

The Canadian International Trade Tribunal has decided, pursuant to rule 25 of the *Canadian International Trade Tribunal Rules*, to consider the appeal referenced below by way of written submissions. Persons interested in intervening are requested to contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca prior to the

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2025-012

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d’instruire l’appel mentionné ci-dessous. L’audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d’audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l’intention d’assister à l’audience doivent s’adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca si elles désirent des renseignements additionnels ou si elles veulent confirmer la date de l’audience.

Loi sur les mesures spéciales d’importation

Pacific Tubulars Ltd. c. Présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada

Date de l’audience	27 janvier 2026
N° d’appel	EA-2025-004
Marchandises en cause	Certains caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz importés par Pacific Tubulars Ltd. et visés par la décision rendue par le Tribunal canadien du commerce extérieur le 10 mars 2008 dans le cadre de l’enquête NQ-2007-001.
Questions en litige	La première question est de savoir si les valeurs normales applicables aux marchandises en cause doivent être celles établies lors des nouvelles enquêtes menées par l’Agence des services frontaliers du Canada, qui se sont terminées le 6 septembre 2022 et le 17 mars 2023, comme l’a déterminé la présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada, ou celles en vigueur au moment où les marchandises ont été dédouanées, comme le soutient Pacific Tubulars Ltd. La deuxième question est de savoir si les prix à l’exportation applicables aux marchandises en cause doivent être ceux déterminés par la présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada dans le cadre des réexamens effectués aux termes de l’article 59 de la <i>Loi sur les mesures spéciales d’importation</i> ou ceux qui ont été ajustés selon la méthode revendiquée par Pacific Tubulars Ltd.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a décidé, aux termes de l’article 25 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, d’instruire l’appel mentionné ci-dessous sur la foi des observations écrites versées au dossier. Les personnes qui désirent intervenir sont priées de communiquer avec le Tribunal en composant le

commencement of the scheduled hearing. Interested persons seeking additional information should contact the Tribunal.

Customs Act

D. Bird v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	January 29, 2026
Appeal No.	AP-2024-030
Good in Issue	Hogue Mysto Manual Folder (Collector Series) knife
Issue	Whether the good in issue is properly classified under tariff item 9898.00.00 as a “prohibited weapon”, as determined by the President of the Canada Border Services Agency.
Tariff Item at Issue	President of the Canada Border Services Agency—9898.00.00

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

FILE PR-2025-059 — NOTICE OF INQUIRY

Accommodation services

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint from Global Lodging Management Corporation (GLMC), of Pittsburgh, Pennsylvania, concerning a procurement (solicitation W8484-260904) made by the Department of National Defence (DND). The solicitation was for the provision of accommodation services for cyber operator training. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is given that the Tribunal made a decision on December 12, 2025, to conduct an inquiry into the complaint.

GLMC alleges, among other things, that DND erred in its re-evaluation of its bid.

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

Ottawa, December 12, 2025

613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca avant l’instruction de l’appel. Les personnes intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements doivent s’adresser au Tribunal.

Loi sur les douanes

D. Bird c. Présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada

Date de l’audience	29 janvier 2026
N° d’appel	AP-2024-030
Marchandise en cause	Couteau pliant Hogue Mysto Manual Folder (Collector Series)
Question en litige	Déterminer si la marchandise en cause est correctement classée dans le numéro tarifaire 9898.00.00 à titre d’« arme prohibée », comme l’a déterminé la présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada.
Numéro tarifaire en cause	Présidente de l’Agence des services frontaliers du Canada – 9898.00.00

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DOSSIER PR-2025-059 — AVIS D’ENQUÊTE

Services d’hébergement

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte déposée par Global Lodging Management Corporation (GLMC), de Pittsburgh (Pennsylvanie), concernant un marché (appel d’offres W8484-260904) passé par le ministère de la Défense nationale (MDN). L’appel d’offres portait sur la prestation de services d’hébergement pour la formation des opérateurs cybernétiques. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné que le Tribunal a décidé, le 12 décembre 2025, d’enquêter sur la plainte.

GLMC allègue, entre autres, que le MDN a commis une erreur dans la réévaluation de sa soumission.

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

Ottawa, le 12 décembre 2025

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission’s website between December 12 and December 17, 2025.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 12 décembre et le 17 décembre 2025.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Durham Radio Inc.	2023-0182-8	CIWV-FM	Vancouver	British Columbia / Colombie-Britannique	February 2, 2026 / 2 février 2026

NOTICES OF CONSULTATION

AVIS DE CONSULTATION

Notice number / Numéro de l’avis	Publication date of the notice / Date de publication de l’avis	City / Ville	Province	Deadline for filing of interventions, comments or replies OR hearing date / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses OU date de l’audience
2025-339	December 12, 2025 / 12 décembre 2025	Wingham	Ontario	March 2, 2026 / 2 mars 2026

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2025-338	December 12, 2025 / 12 décembre 2025	Blackburn Media Inc.	A commercial FM radio station to serve Wingham and its surrounding areas / Une station de radio FM commerciale desservant Wingham et les régions avoisinantes	Wingham	Ontario
2025-341	December 16, 2025 / 16 décembre 2025	CJRO Radio	CJRO-FM	Carlsbad Springs and / et Casselman	Ontario
2025-345	December 17, 2025 / 17 décembre 2025	Rogers Media Inc.	CKKS-FM	Chilliwack and / et Vancouver	British Columbia / Colombie-Britannique
2025-346	December 17, 2025 / 17 décembre 2025	Fairchild Radio (Vancouver FM) Ltd.	CHKG-FM and / et CJVB	Vancouver and / et Richmond	British Columbia / Colombie-Britannique
2025-347	December 17, 2025 / 17 décembre 2025	Rogers Media Inc.	CJAX-FM	Vancouver	British Columbia / Colombie-Britannique

REGULATORY POLICIES

POLITIQUES RÉGLEMENTAIRES

Regulatory policy number / Numéro de la politique réglementaire	Publication date / Date de publication	Title / Titre
2025-344	December 17, 2025 / 17 décembre 2025	Regulatory Policy for Described Video and Audio Description / Politique réglementaire sur la vidéodescription et la description sonore

MISCELLANEOUS NOTICES**EXCHANGE BANK OF CANADA****CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 39.1(2) of the *Bank Act* (Canada) [the “Act”], that Exchange Bank of Canada (“EBC”) intends to apply to the Minister of Finance, on or after January 6, 2026, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* (the “CBCA”) for a certificate of continuance as a corporation under the CBCA. The board of directors of EBC may, however, without further approval of the sole shareholder of EBC, withdraw the application for continuance before it is acted on, in accordance with subsection 39.1(3) of the Act.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that the approval will be issued. The granting of such approval will be dependent upon the normal review process and the discretion of the Minister.

Toronto, December 13, 2025

Exchange Bank of Canada

AVIS DIVERS**BANQUE DE CHANGE DU CANADA****CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 39.1(2) de la *Loi sur les banques* (Canada) [la « Loi »], que la Banque de change du Canada (« EBC ») a l'intention de demander au ministre des Finances, au plus tôt le 6 janvier 2026, l'autorisation de demander la délivrance d'un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA »). Le conseil d'administration d'EBC peut cependant, sans autre approbation de l'actionnaire unique d'EBC, retirer la demande de prorogation avant qu'il n'y soit donné suite, conformément au paragraphe 39.1(3) de la Loi.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve qu'un agrément sera donné. L'agrément est tributaire du processus normal d'examen et de la décision du ministre des Finances.

Toronto, le 13 décembre 2025

Banque de change du Canada

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Motor Vehicle
Safety Regulations (Theft Protection) 2749

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement sur
la sécurité des véhicules automobiles
(protection contre le vol) 2749

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Theft Protection)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR) currently incorporate by reference outdated vehicle immobilization system standards for theft protection that have newer versions available, and that are not aligned with the latest updates to international vehicle theft standards. Amendments to the MVSR are needed to refer to the latest versions of these standards.

Background

Under the MVSR, the Canada Motor Vehicle Safety Standard¹ 114 — *Theft Protection and Rollaway Prevention* (CMVSS 114) has requirements for vehicle immobilization systems (hereafter referred to as immobilization systems), which assist in preventing the unauthorized use of a vehicle. Such a device, when armed, prevents the activation of a control unit, such as the engine control unit, the fuel control unit, or the ignition control unit. To disarm the system, a coded key, a keypad, or a remote device is required.

Requirements for immobilization systems were originally included in the MVSR in 2005, with a mandatory compliance effective in 2007. With the exception of a walk-in van and an emergency vehicle, these requirements applied to every passenger car, every three-wheeled vehicle, and every multi-purpose passenger vehicle and truck with a

¹ The *Canada Motor Vehicle Safety Standards* (CMVSS) are standards under the MVSR that each address a particular topic, such as CMVSS 114 dealing with theft protection and rollaway prevention.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (protection contre le vol)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) intègre actuellement par renvoi des normes obsolètes relatives aux systèmes d'immobilisation des véhicules pour la protection contre le vol, dont les versions plus récentes sont disponibles, et qui ne sont pas alignées aux dernières mises à jour des normes internationales en matière de vol de véhicules. Des modifications doivent être apportées au RSVA pour tenir compte des dernières versions de ces normes.

Contexte

En vertu du RSVA, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada¹ 114 — *Protection contre le vol et immobilisation* (NSVAC 114) prévoit des exigences relatives aux systèmes d'immobilisation des véhicules (ci-après dénommés « systèmes d'immobilisation ») qui aident à prévenir l'utilisation non autorisée d'un véhicule. Lorsqu'il est activé, un tel dispositif empêche le déclenchement d'une unité de commande, comme l'unité de commande du moteur, l'unité de commande du carburant ou l'unité de commande de l'allumage. Pour désactiver le système, une clé codée, un clavier ou un dispositif à distance est nécessaire.

Les exigences relatives aux systèmes d'immobilisation ont été initialement incluses dans le RSVA en 2005, la conformité obligatoire étant entrée en vigueur en 2007. À l'exception des fourgons à accès en position debout et des véhicules de secours, ces exigences s'appliquaient à toutes les voitures de tourisme, tous les véhicules à trois

¹ Les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC) sont des normes relevant du RSVA qui traitent chacune d'un sujet particulier, comme la NSVAC 114, qui traite de la protection contre le vol et l'immobilisation.

gross vehicle weight rating (GVWR) of 4 536 kg or less that is imported to Canada or manufactured in one province and sold in another.²

CMVSS 114 was amended in 2011 to allow new and emerging technologies, such as keyless entry, remote start systems and key replacement systems.

CMVSS 114 currently prescribes that immobilization systems must be designed to meet one of four equivalent options. The requirements set parameters that must be met, as well as restrictions and limitations to avoid being able to disable the immobilization system functions within certain criteria, amongst other specifications and tests, in order to ensure the immobilization systems are robust and resistant to theft.

Four immobilization system standards are currently listed in subsection (4) of CMVSS 114; however, significant changes have been made to each of them:

1. National Standard of Canada (CAN)/Underwriters' Laboratories of Canada (ULC) S338-98 (May 1998), also known as CAN/ULC-S338-98 — hereinafter referred to as CAN/ULC 1998 standard. This standard was developed by the Underwriters' Laboratories of Canada.
 - CAN/ULC 1998 standard was updated twice, in 2023 and in 2025. The 2023 version adds a new category titled "electronic attack tools" that manufacturers may use to test vehicle immobilization systems, and the 2025 version includes imperial units in addition to existing metric units throughout this standard. The new standard ANSI/CAN/UL/ULC 338:2025 — hereinafter referred to as the CAN/ULC 2025 standard — was developed by the Underwriters Laboratories Standards & Engagement.³ The standard is accredited by the Standards Council of Canada and the American National Standards Institute (ANSI);⁴ therefore, the implementation of both systems of units of measurements was incorporated in CAN/ULC 2025 standard to accommodate the U.S. system of units of measurements.
2. Part III of United Nations Regulation (UN Regulation) No. 97 (August 8, 2007). This standard was developed

roues et tous les véhicules de tourisme à usages multiples et camions dont le poids nominal brut du véhicule (PNBV) était de 4 536 kg ou moins, importés au Canada ou fabriqués dans une province et vendus dans une autre².

La NSVAC 114 a été modifiée en 2011 afin de tenir compte des nouvelles technologies, notamment les systèmes d'accès sans clé, les systèmes de démarrage à distance et les systèmes de remplacement de clé.

La NSVAC 114 prévoit que les systèmes d'immobilisation doivent être conçus de manière à satisfaire à l'une des quatre options équivalentes. Les exigences fixent les paramètres à respecter ainsi que les restrictions et les limites pour éviter de pouvoir désactiver les fonctions du système d'immobilisation en fonction de certains critères, entre autres spécifications et essais, afin de garantir la robustesse et la résistance au vol des systèmes.

Il y a quatre normes relatives aux systèmes d'immobilisation figurant actuellement au paragraphe (4) de la NSVAC 114; cependant, des changements importants ont été apportés à chacune d'elles :

1. Norme nationale du Canada (CAN)/Laboratoires des assureurs du Canada (ULC) S338-98 (mai 1998) également connue sous le nom de CAN/ULC-S338-98 — ci-après dénommée la norme CAN/ULC 1998. Cette norme a été élaborée par les Laboratoires des assureurs du Canada.
 - La norme CAN/ULC 1998 a été mise à jour deux fois, en 2023 et en 2025. La version 2023 ajoute une nouvelle catégorie intitulée « outils d'attaque électronique » que les fabricants peuvent utiliser pour tester les systèmes d'immobilisation des véhicules, et la version 2025 inclut des unités impériales en plus des unités métriques existantes dans toute cette norme. La nouvelle norme CAN/UL/ULC 338:2025 — ci-après dénommée la norme CAN/ULC 2025 — a été élaborée par Underwriters Laboratories Standards & Engagement³. La norme est accréditée par le Conseil des normes du Canada et l'American National Standards Institute (ANSI)⁴; c'est pourquoi la mise en œuvre des deux systèmes d'unités de mesure a été intégrée dans la norme CAN/ULC 2025 pour s'adapter au système américain d'unités de mesure.
2. Partie III du règlement n° 97 des Nations Unies (le 8 août 2007). Cette norme a été élaborée par la

² Walk-in van, emergency vehicle, passenger car, three-wheeled vehicle, multi-purpose passenger vehicle, and truck are defined under the Motor Vehicle Safety Regulations: [Interpretation — Motor Vehicle Safety Regulations](#).

³ Underwriters Laboratories Standards & Engagement is a global safety organization that advances safety through standards development and advocacy.

⁴ A private, nonprofit organization that administers and coordinates the U.S. voluntary standardization and conformity assessment system.

² Les fourgons à accès en position debout, les véhicules de secours, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions sont définis dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* : [Interprétation — Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#).

³ Underwriters Laboratories Standards & Engagement est une organisation mondiale de sécurité qui fait progresser la sécurité par l'élaboration de normes et la défense de la sécurité.

⁴ Une organisation privée à but non lucratif qui administre et coordonne le système américain de normalisation volontaire et d'évaluation de la conformité.

by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE).

- In 2021, UN Regulation No. 97 was updated and consolidated into a new UN Regulation No. 162. The new standard sets out requirements for immobilization systems so that they cannot be easily disabled by attackers. Both the administrative changes of UN Regulation No. 97 and the safety provisions for digital keys (a device to prevent the unauthorized use of a vehicle) in UN Regulation No. 116 are included in UN Regulation No. 162.

3. Part IV of UN Regulation No. 116 (February 10, 2009). This standard was developed by the UNECE.

- As noted above, UN Regulation No. 116 was updated and consolidated into a new UN Regulation No. 162.

4. Requirements set out in subsections (8) to (21) of Part II of Schedule IV to the MVSR – hereinafter referred to as subsections (8) to (21) of CMVSS 114. This option in CVMSS 114 was developed by Transport Canada (TC).

Since the last amendment to CMVSS 114 in 2011, updates have been made to CAN/ULC 1998 standard, and UN Regulations Nos. 97 and 116 were updated and consolidated into a new UN Regulation No. 162.

Mainly, more advanced attack tools have emerged and represent new vehicle theft methods over the more rudimentary tools that were commonplace when CMVSS 114 was last updated (i.e. methods/tools that criminals could use to break into a vehicle, such as a screwdriver and wire cutters). These advanced attack tools, often referred to as electronic attack tools, can include devices such as on-board diagnostics key programmers (i.e. tools used to program new or replacement car keys by plugging into the on-board diagnostics port of a vehicle), emulators (i.e. devices that allow a user to mimic or emulate car keys for certain vehicle models), and key signal relay equipment (i.e. tools that allow a thief to capture the car key's signal and transmit it, allowing a second thief near the vehicle to transmit the signal to a receiver and start the vehicle).

Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

- En 2021, le règlement n° 97 des Nations Unies a été mis à jour et consolidé dans un nouveau règlement n° 162 des Nations Unies. La nouvelle norme établit des exigences pour les systèmes d'immobilisation, afin qu'ils ne puissent pas être facilement désactivés par les attaquants. Les changements administratifs du règlement n° 97 des Nations Unies ainsi que les dispositions de sécurité concernant les clés numériques (un dispositif empêchant l'utilisation non autorisée d'un véhicule) dans le règlement n° 116 des Nations Unies sont inclus dans le règlement n° 162 des Nations Unies.

3. Partie IV du règlement n° 116 des Nations Unies (le 10 février 2009). Cette norme a été élaborée par la CEE-ONU.

- Comme il est mentionné ci-dessus, le règlement n° 116 des Nations Unies a été mis à jour et consolidé dans un nouveau règlement n° 162 des Nations Unies.

4. Exigences énoncées aux paragraphes (8) à (21) de la Partie II de l'annexe IV du RSVA – ci-après dénommés paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114. Cette norme dans la NSVAC a été élaborée par Transports Canada (TC).

Depuis la dernière modification de la NSVAC 114 en 2011, des mises à jour ont été apportées à la norme CAN/ULC 1998, et les règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies ont été mis à jour et consolidés dans un nouveau règlement n° 162 des Nations Unies.

Principalement, des outils d'attaque plus perfectionnés ont vu le jour et représentent de nouvelles méthodes de vol de véhicules, par rapport aux outils plus rudimentaires qui étaient courants lors de la dernière mise à jour de la NSVAC 114 (c'est-à-dire les méthodes/outils que les criminels pouvaient utiliser pour s'introduire par effraction dans un véhicule, comme un tournevis, des pinces coupantes, etc.). Ces outils d'attaque sophistiqués, souvent appelés outils d'attaque électroniques, peuvent inclure des dispositifs comme des programmeurs de clés de diagnostic embarqué (c'est-à-dire des outils utilisés pour programmer des clés de voitures neuves ou de remplacement en se connectant au port de diagnostic embarqué d'un véhicule), des émulateurs (c'est-à-dire des dispositifs qui permettent à un utilisateur d'imiter ou d'émuler des clés de voiture pour certains modèles de véhicules) et des équipements de relais de signaux de clés (c'est-à-dire des outils qui permettent à un voleur de capter le signal de la clé de voiture et de le transmettre, permettant ainsi à un deuxième voleur se trouvant à proximité du véhicule de transmettre le signal à un récepteur et de démarrer le véhicule).

With the rise in vehicle theft seen since 2021, the Government of Canada held a [National Summit on Combatting Auto Theft](#) on February 8, 2024, where discussions were held with a focus on identifying solutions to the growing challenge of auto theft in Canada. Based on the conclusions of this summit, a [National Action Plan on Combatting Auto Theft](#) was released, which outlines various measures and initiatives that will be carried out by the federal government in cooperation with provincial and territorial governments and their partners, in accordance with their respective roles, priorities and responsibilities. Among the actions in the National Action Plan, TC identified the opportunity to update CMVSS 114, as it currently incorporates outdated vehicle immobilization system standards for theft protection, and given the increased use of new electronic attack tools as a vehicle theft method. This also allows CMVSS 114 to align with the latest updates to the international standards for immobilization systems discussed above.

Objective

The objective of the proposed regulatory amendments is to replace references to outdated vehicle immobilization system standards with more recent versions that align with the latest international immobilization system standards for theft protection.

Description

The proposed amendments would replace existing references to outdated vehicle immobilization system standards with newer versions. Specifically,

CAN/ULC 338 standard⁵

The proposed amendments would replace the static incorporation by reference standard CAN/ULC 1998 standard, with a static reference to the CAN/ULC 2025 standard. The CAN/ULC 2025 standard would add a new category titled “electronic attack tools” that manufacturers may use to test vehicle immobilization systems, and include imperial metric units in addition to existing metric units throughout this standard. Given the CAN/ULC 2025 standard still meets the needs of this regulatory proposal to modernize CMVSS 114, while also implementing the collaborative efforts between the American and Canadian standards bodies, the 2025 version (instead of the 2023 version) is being proposed for incorporation into CMVSS 114.

Compte tenu de l’augmentation des vols de véhicules observée depuis 2021, le gouvernement du Canada a organisé, le 8 février 2024, un [Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules](#) où les discussions ont porté principalement sur la recherche de solutions au problème croissant du vol de véhicules au Canada. Les conclusions de ce sommet ont donné lieu à la publication d’un [Plan d’action national pour lutter contre le vol de véhicules](#), qui décrit diverses mesures et initiatives qui seront mises en œuvre par le gouvernement fédéral en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et leurs partenaires, conformément à leurs rôles, priorités et responsabilités respectifs. Parmi les mesures prévues dans le Plan d’action national, TC a relevé la possibilité de mettre à jour la NSVAC 114 comme il intègre actuellement des normes obsolètes de systèmes d’immobilisation pour la protection contre le vol, et, compte tenu de l’utilisation accrue de nouveaux outils d’attaque électroniques comme méthode de vol de véhicules. Cela permet également à la NSVAC 114 de s’aligner aux dernières mises à jour des normes internationales relatives aux systèmes d’immobilisation susmentionnés.

Objectif

L’objectif des modifications réglementaires proposées est de remplacer les renvois aux normes obsolètes relatives aux systèmes d’immobilisation des véhicules par des versions plus récentes qui s’alignent aux normes internationales les plus récentes en matière de systèmes d’immobilisation pour la protection contre le vol.

Description

Les modifications proposées remplaceraient les renvois actuels aux normes obsolètes relatives aux systèmes d’immobilisation par des versions plus récentes. En particulier,

*Norme CAN/ULC 338*⁵

Les modifications proposées remplaceraient l’incorporation par renvoi de la norme CAN/ULC 1998, par une référence statique à la norme CAN/ULC 2025. La norme CAN/ULC 2025 ajoute une nouvelle catégorie d’outils d’attaque électroniques que les fabricants peuvent utiliser pour tester les systèmes d’immobilisation des véhicules et inclut les unités métriques impériales en plus des unités métriques actuelles dans l’ensemble de cette norme. Étant donné que la norme CAN/ULC 2025 répond toujours aux besoins de ce projet de règlement visant à moderniser la NSVAC 114, tout en mettant en œuvre les efforts de collaboration entre les organismes de normalisation américains et canadiens, il est proposé d’intégrer la version 2025 (au lieu de la version 2023) dans la NSVAC 114.

⁵ For the purposes of this Regulatory Impact Analysis Statement, CAN/ULC 338 is used as a general term to refer to both CAN/ULC-S338-98 and ANSI/CAN/UL/ULC 338:2025 (not a specific year/version).

⁵ Aux fins de ce Résumé de l’étude d’impact de la réglementation, CAN/ULC 338 est un terme général pour désigner à la fois CAN/ULC-S338-98 et CAN/UL/ULC 338:2025 (sans une année ou une version spécifique).

United Nations Regulation No. 162

The proposed amendments would adopt the general and particular specifications set out in section 5 of the UN Regulation No. 162, through ambulatory incorporation by reference of the 00 series of amendments. This UN Regulation sets out requirements for immobilization systems so that they cannot be easily disabled by attackers using more advanced attack tools. The requirements set parameters that must be met, as well as restrictions and limitations to avoid being able to disable the immobilization system functions within certain criteria, amongst other specifications and tests — ensuring the immobilization systems are robust and resistant to theft. UN Regulation No. 162 includes the latest administrative changes to UN Regulation No. 97 (e.g. text was updated to refer to UN Regulation No. 48 on lighting that TC already incorporates by reference in CMVSS 108, which also deals with vehicle lighting), and the safety provisions for digital keys (a device to prevent unauthorized use of a vehicle) in UN Regulation No. 116. Its incorporation by reference into the MVSR would simplify compliance with CMVSS 114 for manufacturers.

Modifications would be incorporated into the proposed regulatory amendments, including the definition of certain terms (e.g. the word “rapidly” would mean less than five minutes and the expression “time consuming” would mean at least five minutes) to ensure consistent application of terminology between UN Regulation No. 162 and CAN/ULC 2025 standard; the exclusion of aftermarket and cybersecurity requirements (as they are not within the scope of these amendments); and the adaptation of the UN Regulation No. 162 from a type-approval to a self-certification regime.

Canada has a self-certification regulatory system, which means companies are responsible for certifying that all new vehicles and equipment that fall within the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) comply with Canada’s MVSR and applicable CMVSS. TC monitors and enforces compliance with the MVSA’s regulations and standards in three main ways: compliance testing, compliance audits, and defect investigations and recalls.

Type-approval systems require that a company obtain approval from a government authority certifying that its vehicles meet all associated UN Regulations before its vehicles are allowed to be sold on the market. A manufacturer submits a product to be tested by a government accredited testing laboratory, and the results are approved by the government. This approval is necessary to sell vehicles in the country.

Règlement n° 162 des Nations Unies

Les modifications proposées adopteraient les spécifications générales et particulières énoncées à l’article 5 du règlement n° 162 des Nations Unies, au moyen d’une incorporation par renvoi à caractère dynamique les modifications successives apportées par la série 00. Ce règlement des Nations Unies énonce les exigences relatives aux systèmes d’immobilisation, faisant en sorte qu’ils ne puissent pas être facilement désactivés par des attaquants utilisant des outils d’attaque plus perfectionnés. Les exigences définissent des paramètres qui doivent être respectés, ainsi que des restrictions et des limitations pour éviter de pouvoir désactiver les fonctions du système d’immobilisation selon certains critères, entre autres spécifications et tests, garantissant ainsi que les systèmes d’immobilisation sont robustes et résistants au vol. Le règlement n° 162 des Nations Unies consolide également les exigences du règlement n° 97 des Nations Unies (par exemple le texte a été mis à jour pour faire référence au règlement n° 48 des Nations Unies sur l’éclairage que TC incorpore déjà par référence dans la NSVAC 108, qui traite également de l’éclairage des véhicules) et les dispositions de sécurité pour les clés numériques (un dispositif permettant d’empêcher l’utilisation non autorisée d’un véhicule) dans le règlement n° 116 des Nations Unies. Son incorporation par renvoi dans le RSVA simplifierait la conformité aux NSVAC 114 pour les fabricants.

Des modifications seront apportées par les modifications réglementaires proposées, notamment la définition de certains termes (par exemple le mot « rapidement » signifierait en moins de cinq minutes et le mot « longue » se dirait de l’opération faite en cinq minutes ou plus) afin d’assurer une application uniforme de la terminologie entre le règlement n° 162 des Nations Unies et la norme CAN/ULC 2025; l’exclusion des exigences relatives au marché secondaire et à la cybersécurité (car elles ne relèvent pas du champ d’application de ces modifications); l’adaptation du règlement n° 162 des Nations Unies, qui passera d’un régime d’homologation à un régime d’autocertification.

Le Canada dispose d’un système de réglementation par autocertification, ce qui signifie que les entreprises doivent certifier que tous les nouveaux véhicules et équipements relevant de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) sont conformes au RSVA et aux NSVAC applicables du Canada. TC surveille et fait respecter la réglementation et les normes relevant de la LSA de trois manières principales : tests de conformité, audits de conformité, enquêtes sur les défauts et rappels.

Selon les systèmes d’homologation, une entreprise doit obtenir l’agrément d’une autorité gouvernementale certifiant que ses véhicules sont conformes à la réglementation des Nations Unies avant que ceux-ci ne puissent être commercialisés. Un fabricant soumet un produit à un laboratoire d’essai agréé par le gouvernement, et les résultats sont approuvés par le gouvernement. Cette approbation est nécessaire pour la vente de véhicules dans le pays.

Repeal of outdated requirements

The proposed amendments would repeal the requirements under subsections (8) to (21) of CMVSS 114 (developed by Transport Canada), and references to UN Regulations No. 97 and No. 116. As new references to CAN/ULC 2025 standard and UN Regulation No. 162 would be made in the MVSR, the fourth immobilization system standard option currently in CMVSS 114 — that is, subsections (8) to (21) of CMVSS 114 — would become obsolete, and therefore should be repealed, given it includes outdated sections. Most importantly, the list of attack tools in subsections (8) to (21) does not include electronic attack tools used to test vehicle immobilization systems. This option could be updated, but it would result in a Canadian-specific standard. A survey of manufacturers was conducted regarding the different immobilization system standard options currently used to comply with CMVSS 114, and it showed that only one manufacturer was using subsections (8) to (21). Further discussion indicated that this one manufacturer still using such subsections could easily comply with the requirements of the other standard options proposed to be adopted as part of this regulatory amendment. Additionally, updating this standard would create redundancies, in comparison to the other newer standards which would be incorporated by reference. Likewise, because UN Regulation No. 162 consolidates the requirements currently found in UN Regulations No. 97 and No. 116, references to these regulations would also be repealed.

Imported vehicles

The proposed amendments would update the reference from CAN/ULC 1998 standard in subsection 12.1(2)(c) of the MVSR, to CAN/ULC 2025 standard, which would ensure imported vehicles meet, or are modified to meet the Canadian safety requirements, aligning with the proposed amendments to CMVSS 114.

Transition period

The proposed amendments would provide a two-year transitional period for mandatory compliance with the proposed regulatory amendments.

Incorporation by reference

When an incorporation by reference to a UN Regulation or other industry standard is made, there are specific considerations. For example, when incorporating a UN Regulation, text must be adapted to reflect the difference between who will be conducting the testing, i.e. a test laboratory for type-approval versus a manufacturer

Abrogation des exigences obsolètes

Les modifications proposées abrogeraient les exigences prévues aux paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114 (élaborée par Transports Canada), ainsi que les renvois aux règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies. Étant donné que de nouveaux renvois à la norme CAN/ULC 2025 et au règlement n° 162 des Nations Unies seraient ajoutés au RSVA, la quatrième option standard du système d'immobilisation actuellement prévue dans la NSVAC 114, c'est-à-dire les paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114, deviendrait obsolète et devrait donc être abrogée, étant donné qu'elle comprend des articles qui ne sont plus d'actualité. Plus important encore, la liste des outils d'attaque figurant aux paragraphes (8) à (21) n'inclut pas les outils d'attaque électroniques utilisés pour tester les systèmes d'immobilisation des véhicules. Cette option pourrait être mise à jour, mais elle donnerait lieu à une norme propre au Canada. Un sondage a été mené auprès des fabricants concernant les différentes options de normes de système d'immobilisation actuellement utilisées pour se conformer à la NSVAC 114, et il a révélé qu'un seul fabricant utilisait les paragraphes (8) à (21). D'autres discussions ont révélé que ce seul fabricant utilisant encore ces paragraphes pourrait facilement se conformer aux exigences des autres options normalisées proposées dans le cadre de cette modification réglementaire. De plus, la mise à jour de cette norme créerait des redondances par rapport aux autres normes plus récentes qui seraient incorporées par renvoi. Dans le même ordre d'idées, comme le règlement n° 162 des Nations Unies consolide les exigences actuellement prévues dans les règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies, les renvois à ces règlements seraient également abrogés.

Véhicules importés

Les modifications proposées mettraient à jour le renvoi à la norme CAN/ULC 1998 à l'alinéa 12.1(2)c) du RSVA, pour la remplacer par la norme CAN/ULC 2025, ce qui permettrait d'assurer la conformité des véhicules importés aux exigences de sécurité canadiennes ou de faire en sorte qu'ils soient modifiés pour les satisfaire, conformément aux modifications proposées à la NSVAC 114.

Période de transition

Les modifications proposées prévoient une période de transition de deux ans pour la conformité obligatoire aux modifications réglementaires proposées.

Incorporation par renvoi

Une incorporation par renvoi à un règlement des Nations Unies ou à une autre norme de l'industrie doit tenir compte de considérations particulières. Par exemple, lorsqu'un règlement des Nations Unies est incorporé, le texte doit être adapté afin de tenir compte de la différence entre l'organisme qui effectuera les essais, c'est-à-dire

and/or the compliance/enforcement branch of TC in self-certification. In addition, consideration must be given to how the regulation is incorporated by reference within the CMVSS (i.e. with either a static or ambulatory reference).⁶

For CAN/ULC 2025 standard, a static incorporation would be made so that TC can assess any future changes to the standards, which would typically be substantial from one version to another, and consult with stakeholders before implementing any substantial changes in these standards through regulation.

An ambulatory reference would be made to UN Regulation No. 162 within the 00 series. Under the policies and procedures for the development of a UN Regulation, only minor, administrative, or editorial changes are allowed within a series of amendments. If substantive changes are to be made, a new series of amendments would be created (i.e. the 00 series would end, and a new 01 series would begin — regulatory changes would be required in the future to implement a new series of amendments). This would, again, allow TC to consult with stakeholders before implementing any substantial changes in these standards through regulation.

Given the adaptations discussed above, both the UN Regulation No. 162 and CAN/ULC 2025 standard are considered to provide equivalent safety outcomes with respect to immobilization system requirements. This regulatory proposal would allow manufacturers to comply with either standard.

Regulatory development

Consultation

Consultation and list of stakeholders

A consultation, entitled “[Updating Canada’s theft protection options for new vehicles](#),” was published on TC’s “Let’s Talk Transportation” platform and was open from May 20, 2024, to July 19, 2024.

⁶ A static reference (or static incorporation) refers to the incorporation by reference of a document into a regulation, as it exists on a particular date. An ambulatory reference (or ambulatory incorporation) refers to the incorporation of a document into a regulation, as it is changed over time. Ambulatory references to a document normally include phrases such as “as amended from time to time” or “the latest edition of (document)” in the regulatory text. Any change to the document would immediately become part of the incorporating regulation without going through the entire regulatory process. Unlike static references, ambulatory references do not have to mention a specific version or date of issue of the document.

un laboratoire d’essais pour l’homologation de type, et le fabricant ou le service chargé de la conformité et de l’application de la loi à TC dans le cas de l’autocertification. Il faut également tenir compte de la manière dont le règlement est incorporé par renvoi dans la NSVAC (c’est-à-dire par renvoi statique ou dynamique).⁶

Pour la norme CAN/ULC 2025, une incorporation statique serait effectuée afin que TC puisse évaluer toute modification future des normes, généralement importantes d’une version à l’autre, et consulter les intervenants avant d’apporter toute modification importante de ces normes par voie réglementaire.

Une incorporation dynamique du règlement n° 162 des Nations Unies sera effectuée dans la série 00. Conformément aux politiques et procédures relatives à l’élaboration d’un règlement des Nations Unies, seules des modifications mineures, administratives ou rédactionnelles sont autorisées dans le cadre d’une série de modifications. Si des modifications importantes doivent être apportées, une nouvelle série de modifications devra être créée (par exemple la série 00 prendrait fin et une nouvelle série 01 commencerait; des modifications réglementaires seraient nécessaires à l’avenir pour effectuer une nouvelle série de modifications). Encore une fois, cela permettrait à TC de consulter les intervenants avant d’apporter toute modification importante à ces normes par voie réglementaire.

Étant donné les adaptations susmentionnées, le règlement n° 162 des Nations Unies et la norme CAN/ULC 2025 sont considérés comme offrant des résultats équivalents en matière de sécurité en ce qui concerne les exigences relatives aux systèmes d’immobilisation. La modification proposée permettrait aux fabricants de se conformer à l’une ou l’autre de ces normes.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Consultation et liste des intervenants

Une consultation, intitulée « [Mise à jour des options de protection contre le vol pour les véhicules neufs au Canada](#) », a été publiée sur la plateforme « Parlons transport » de TC et a été ouverte du 20 mai 2024 au 19 juillet 2024.

⁶ Un renvoi statique (ou incorporation statique) désigne l’incorporation par renvoi d’un document dans un règlement en vigueur à une date donnée. Un renvoi dynamique (ou incorporation dynamique) désigne l’incorporation d’un document dans un règlement, tel qu’il est modifié au fil du temps. Les renvois dynamiques à un document comprennent généralement des expressions comme « avec ses modifications successives » ou « la dernière édition de (document) » dans le texte réglementaire. Toute modification apportée au document sera immédiatement intégrée au règlement d’incorporation sans passer par l’ensemble du processus réglementaire. Contrairement aux renvois statiques, les renvois dynamiques ne doivent pas mentionner une version ou une date de publication particulière du document.

Notification of the consultation was sent to a range of stakeholders representing

- Industry groups
- Insurance groups
- Aftermarket repairs and maintenance groups
- Vehicle identification number investigators

The consultation was also open and available to anyone with Internet access.

Comments were received from 11 stakeholders representing vehicle industry associations, insurance companies, automotive aftermarket repair and maintenance associations, vehicle identification number (VIN) verification authorities, national anti-fraud organizations, and the Canadian public.

“Let’s Talk Transportation” consultation outcomes

Industry groups were generally in favour of requiring companies to comply with the newest versions of immobilization system standards currently listed in CMVSS 114 and were appreciative of the benefits of updating the static incorporation by reference for each standard to their respective latest version.

It was also indicated that the immobilization system standards currently referenced in CMVSS 114 would not significantly reduce auto theft linked to organized crime. In addition, respondents noted that the UN Regulations (the updates to UN Regulations No. 97 and No. 116, and the introduction of UN Regulation No. 162) and the National Standard of Canada CAN/ULC 338 introduced over the past years have tended to be administrative in nature and intended to simplify, make clear or consolidate existing requirements, and were not introduced with the intent of improving the performance of immobilization systems for theft protection.

TC does not anticipate that updating the standards would impact original equipment manufacturer (OEM) designs, as TC is aware that manufacturers are already taking new and emerging technologies used for theft into consideration in the design of their new vehicles. The updated standards do not prescribe new tests; however, manufacturers may voluntarily change or add new theft tools to their existing test procedures to achieve a degree of confidence in the self-certification of their immobilization system under CMVSS 114. Although testing against all possible attack tools is not required, referencing CAN/ULC 2025 standard and UN Regulation No. 162 would broaden the

La notification de la consultation a été envoyée à divers intervenants représentant :

- des groupes de l’industrie
- des groupes d’assurance
- des groupes de réparation et d’entretien du marché secondaire
- des enquêteurs chargés de vérifier les numéros d’identification des véhicules

La consultation était également ouverte et accessible à toute personne disposant d’un accès à Internet.

Des commentaires ont été reçus de 11 intervenants représentant des associations de l’industrie automobile, des compagnies d’assurance, des associations de réparation et d’entretien automobile (marché secondaire), des autorités de vérification des numéros d’identification des véhicules (NIV), des organismes nationaux de lutte contre la fraude et du public canadien.

Résultats de la consultation « Parlons transport »

Les groupes de l’industrie étaient généralement favorables à l’obligation pour les entreprises de se conformer aux dernières versions des normes relatives aux systèmes d’immobilisation actuellement répertoriées dans la NSVAC 114 et ont manifesté leur satisfaction quant aux avantages de la mise à jour de l’incorporation par renvoi statique de chaque norme dans leur dernière version respective.

Il a également été indiqué que les normes relatives aux systèmes d’immobilisation qui sont mentionnées dans la NSVAC 114 ne réduiraient pas de façon importante le vol de voitures lié au crime organisé. En outre, les répondants ont fait remarquer que les règlements des Nations unies (les mises à jour des règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies et l’adoption du règlement n° 162 des Nations Unies) et la Norme nationale du Canada CAN/ULC 338 adoptés au cours des dernières années étaient plutôt de nature administrative et visaient à simplifier, clarifier ou consolider les exigences en vigueur, et n’avaient pas pour but d’améliorer la performance des systèmes d’immobilisation pour la protection contre le vol.

TC ne prévoit pas que la mise à jour des normes aurait une incidence sur les conceptions des fabricants d’équipement d’origine (FEO), car TC sait que les fabricants tiennent déjà compte des nouvelles technologies émergentes utilisées pour le vol dans la conception de leurs nouveaux véhicules. Les normes mises à jour ne prescrivent pas de nouveaux essais; toutefois, les fabricants peuvent volontairement modifier ou ajouter de nouveaux outils contre le vol à leurs procédures d’essai actuelles afin d’atteindre un certain niveau de confiance dans l’autocertification de leur système d’immobilisation en vertu de la NSVAC 114. Bien qu’il ne soit pas nécessaire de tester tous les outils

list of attack tools to be considered by vehicle manufacturers in the self-certification of their immobilization systems. The broad list of attack tools would highlight the benefits of testing immobilization systems against both low-tech and new and emerging technologies that could be used to tamper with a vehicle.

The groups noted that an appropriate amount of transition time would be necessary to accommodate any amendments that would impact OEM designs and/or compliance verification processes. In response, the proposed amendments would include a two-year transitional provision to allow manufacturers ample time to update their compliance documentation.

As part of the consultation, TC requested feedback on how the references to the standards should be made (ambulatory versus static references). Stakeholders indicated that they would need to be made aware of, and given the opportunity to comment on, the incorporation of any new revisions to the incorporated standards (CAN/ULC 338 standard and UN Regulation No. 162).

Consequently, this proposal would make a static reference for CAN/ULC 2025 standard and an ambulatory reference for UN Regulation No. 162 within the 00 series only, to allow for consultation with stakeholders before implementing any substantial changes in these standards through regulation in the future.

Regarding specific immobilization system standards listed in CMVSS 114, industry groups were generally in favour of updating the reference to CAN/ULC 1998 standard (May 1998) to the newest version and incorporating UN Regulation No. 162 (00 series) to replace UN Regulations No. 97 and No. 116.

Additional industry consultation outcomes

Targeted consultations with industry stakeholders took place on December 4, 2024, as a follow-up to the online “Let’s Talk Transportation” consultation.

Stakeholders indicated that any time a regulatory amendment is made, they require a minimum two-year transitional period to assess and implement the changes to the regulation. This allows adequate time for mandatory compliance with the new standards after the regulations come into force when published in the *Canada Gazette*, Part II. TC understands that this additional time is needed for

d’attaque possibles, le renvoi à la norme CAN/ULC 2025 et au règlement n° 162 des Nations Unies élargirait la liste des outils d’attaque à prendre en compte par les fabricants de véhicules dans l’autocertification de leurs systèmes d’immobilisation. La liste exhaustive des outils d’attaque mettrait en évidence les avantages de tester les systèmes d’immobilisation à la fois contre les outils technologiques traditionnels et les nouvelles technologies émergentes qui pourraient être utilisés pour trafiquer un véhicule.

Les groupes ont fait remarquer qu’une période de transition appropriée serait nécessaire pour tenir compte de toute modification qui aurait une incidence sur les conceptions des FEO ou les processus de vérification de la conformité. En réponse, la modification proposée comprendrait une disposition transitoire de deux ans afin de laisser aux fabricants suffisamment de temps pour mettre à jour leurs documents de conformité.

Dans le cadre de la consultation, TC a demandé à recevoir des commentaires sur la manière dont les renvois aux normes devraient être effectués (renvois dynamiques ou statiques). Les intervenants ont indiqué qu’ils devraient être informés de toute nouvelle révision des normes incorporées (norme CAN/ULC 338 et règlement n° 162 des Nations Unies) et avoir la possibilité de formuler des commentaires à ce sujet.

Par conséquent, la modification proposée ferait un renvoi statique à la norme CAN/ULC 2025 et un renvoi dynamique au règlement n° 162 des Nations Unies dans la série 00 uniquement, afin de permettre de consulter les intervenants avant d’apporter des modifications importantes à ces normes par voie réglementaire à l’avenir.

En ce qui concerne certaines normes relatives aux systèmes d’immobilisation mentionnées dans la NSVAC 114, les groupes de l’industrie se sont généralement déclarés favorables à la mise à jour du renvoi à la norme CAN/ULC 1998 (version de mai 1998) vers la version la plus récente et à l’intégration du règlement n° 162 (série 00) des Nations Unies en remplacement des règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies.

Autres résultats de la consultation auprès de l’industrie

Des consultations ciblées avec les intervenants de l’industrie ont eu lieu le 4 décembre 2024, à la suite de la consultation en ligne « Parlons transport ».

Les intervenants ont indiqué que, lorsqu’une modification réglementaire est apportée, ils exigent une période de transition d’au moins deux ans pour évaluer et mettre en œuvre les changements apportés à la réglementation. Cela permet un délai suffisant pour se conformer aux nouvelles normes après l’entrée en vigueur de la réglementation lors de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. TC comprend que ce délai supplémentaire est nécessaire

manufacturers to certify compliance of new model year vehicles when regulatory changes are enacted. Therefore, a two-year transitional period is being proposed for mandatory compliance with the proposed amendments.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposed amendments are likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and no implications or impacts on modern treaties are identified.

Following the completion of the assessment of modern treaty implications, no adverse impacts on potential or established Indigenous or treaty rights, which are recognized and affirmed in section 35 of the *Constitution Act, 1982*, were identified.

Affected stakeholders, subject to and required to comply with the proposed amendments, are the companies as defined under the *Motor Vehicle Safety Act* and importers. These proposed amendments are expected to benefit all Canadians by introducing more modern standards for immobilization systems.

Instrument choice

As part of the “Let’s Talk Transportation” consultation, TC was considering memoranda of understanding (MOUs) as an alternative tool to regulations. However, none of the stakeholders (i.e. insurance groups and vehicle manufacturer associations) supported TC engaging vehicle manufacturers through a voluntary MOU, as prior to the adoption of CMVSS 114, a previous attempt in 2002 to negotiate a voluntary MOU on immobilization systems failed due to some manufacturers’ reluctance to accept the proposed requirements.

Instead, stakeholders recommended formal requirements to ensure parties are complying with the standards. In order to achieve the commitment of the Government under the [National Action Plan on Combatting Auto Theft](#), regulatory intervention is needed to amend the MVSR to incorporate new and updated standards for vehicle immobilization systems, and repeal obsolete standards options.

pour permettre aux fabricants de certifier la conformité des véhicules des nouveaux modèles lorsque des modifications réglementaires seront apportées. Par conséquent, une période de transition de deux ans est proposée pour la conformité obligatoire aux modifications proposées.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été amorcée afin de déterminer si la proposition réglementaire est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Dans le cadre de cette évaluation, on a examiné la portée géographique et l’objet de la proposition réglementaire en relation avec les traités modernes en vigueur, puis conclu qu’elle n’aurait aucune implication ou incidence relativement aux traités modernes.

Après l’évaluation des implications des traités modernes, aucun impact négatif n’a été identifié sur les droits autochtones ou issus de traités, potentiels ou établis, qui sont reconnus et confirmés à l’article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

Les intervenants concernés, qui sont visés par les modifications proposées et qui sont tenus de s’y conformer, sont les entreprises telles qu’elles sont définies dans la *Loi sur la Sécurité automobile* et les importateurs. Ces modifications proposées devraient être bénéfiques pour tous les Canadiens, car elles prévoient l’adoption de normes modernes pour les systèmes d’immobilisation.

Choix de l’instrument

Dans le cadre de la consultation « Parlons transport », TC envisageait des protocoles d’entente (PE) comme outil alternatif à la réglementation. Cependant, aucun intervenant (c’est-à-dire les groupes d’assurance et les associations de fabricants automobiles) n’a appuyé l’idée que Transports Canada engage les fabricants automobiles par le biais d’un PE volontaire, car avant l’adoption de la NSVAC 114, une tentative précédente en 2002 de négocier un PE volontaire sur les systèmes d’immobilisation avait échoué en raison de la réticence de certains fabricants à accepter les exigences proposées.

Les intervenants ont plutôt recommandé l’établissement d’exigences officielles afin de garantir que les parties respectent les normes. Afin que l’engagement du gouvernement dans le cadre du [Plan d’action national pour lutter contre le vol de véhicules](#) soit respecté, une intervention réglementaire est nécessaire pour modifier le RSVA afin d’y intégrer des normes nouvelles et mises à jour pour les systèmes d’immobilisation des véhicules et d’abroger les options de normes obsolètes.

Regulatory analysis

The proposed amendments would be anticipated to result in costs to approximately 45 companies associated with updating their documentation in alignment with the updated/new standards. In total, this would be expected to result in present value costs of \$0.80 million over the 10-year time frame from 2026 to 2035 (discounted at a 7% rate in 2024 Canadian dollars).

Analytical framework

The costs and benefits of the proposed amendments have been assessed in accordance with *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals* of the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS), which can be found through the [Cabinet Directive on Regulation: Policy on Cost-Benefit Analysis](#). Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the proposed amendments are assessed based on a comparison of the baseline scenario with the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed amendments. The regulatory scenario provides information on the expected outcomes as a result of the proposed amendments. Note that some values presented in the text may not add up exactly to totals due to rounding. Costs and benefits are considered for domestic stakeholders only; any costs or benefits to foreign stakeholders are considered outside the scope of this analysis.

The analysis estimates the impact of the proposed amendments over a 10-year period, from 2026 to 2035. Unless otherwise stated, all costs are expressed in 2024 Canadian dollars and are discounted to the base year of 2026 at a 7% discount rate.

The formula used to calculate annualized values under the "Benefits and costs" section, and the small business lens follows the methodology prescribed in *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*, where impacts occurred in the first period are undiscounted.

Affected stakeholders

The proposed amendments would be anticipated to impact approximately 45 companies.⁷ These manufacturers are either Canadian, or have an existing Canadian entity to

Analyse de la réglementation

Les modifications proposées devraient entraîner des coûts pour environ 45 entreprises, qui devront mettre à jour leur documentation afin de se conformer aux normes mises à jour ou nouvelles. Au total, la mise à jour devrait entraîner des coûts actualisés de 0,80 million de dollars sur une période de 10 ans, de 2026 à 2035 (actualisés à un taux de 7 % en dollars canadiens de 2024).

Cadre d'analyse

Les coûts et les avantages des modifications proposées ont été évalués conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), qui peut être consulté par le biais de la [Directive du Cabinet sur la réglementation : Politique sur l'analyse coûts-avantages](#). Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés aux modifications proposées sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario de réglementation. Le scénario de référence décrit ce qui risque de se produire dans l'avenir si le gouvernement du Canada n'adopte pas les modifications proposées. Le scénario de réglementation fournit de l'information sur les résultats escomptés à la suite des modifications proposées. Il convient de noter que la somme de certaines valeurs figurant dans le texte pourrait ne pas être exacte, étant donné que les chiffres ont été arrondis. Les coûts et les avantages sont pris en compte uniquement pour les intervenants nationaux; les coûts ou les avantages pour les intervenants étrangers ne relèvent pas du champ d'application de la présente analyse.

Selon l'analyse, les répercussions des modifications proposées se feront sentir sur une période de 10 ans, soit entre 2026 et 2035. Sauf indication contraire, tous les coûts sont exprimés sous la forme de valeurs actualisées en dollars canadiens de 2024, ramenées à l'année de référence de 2026, selon un taux d'actualisation de 7 %.

La formule servant à calculer les valeurs annualisées dans la section « Avantages et coûts », ainsi que la lentille des petites entreprises, suit la méthodologie prescrite dans le *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, dans lequel les répercussions au cours de la première période ne sont pas actualisées.

Intervenants concernés

Les modifications proposées devraient viser environ 45 entreprises⁷. Ces fabricants sont canadiens ou possèdent une entité canadienne existante pour la marque

⁷ Based on TC subject matter expert input.

⁷ Selon les commentaires des experts en la matière de TC.

the brand, and therefore would fall within the scope of the analytical framework.

TC would not be anticipated to bear any additional costs associated with the proposed amendments relative to current practices.

Baseline and regulatory scenarios

Baseline scenario

In the baseline scenario, companies are required to adhere to specific subparts in one of the following four immobilization system standards (see the “Description” section for more details on these standards):

- CAN/ULC 1998 standard;
- Part III of UN Regulation No. 97;
- Part IV of UN Regulation No. 116; or
- Requirements set out in subsections (8) to (21) of CMVSS 114.

Under these standards, manufacturers are required to document their compliance for each vehicle model and submit the information to TC upon request. Companies will routinely update their documentation related to these immobilization system standards and how their vehicle models meet them. Most companies would continue to follow either the UN Regulations, or CAN/ULC 1998 standard (as listed above this paragraph), except for one company who would be expected to continue following the requirements set out in subsections (8) to (21) of CMVSS 114. The amount of documentation related to immobilization systems recorded and sent to TC varies by manufacturer and model, but it has been estimated to be in the range of 20 to 50 pages on average. Fully completing the documentation is anticipated to take approximately 40 hours per vehicle model.

Regulatory scenario

In the regulatory scenario, manufacturers would be required to adhere to specific subparts in one of the following two standards (as described in the “Description” section):

- CAN/ULC 2025 standard; or
- UN Regulation No. 162.

Under the regulatory scenario, most companies would switch their formatting over to the respective new standard (i.e. those adhering to the UN Regulations No. 97 and No. 116 would switch to the new version of the UN Regulation No. 162, and those adhering to CAN/ULC 1998 standard would switch over to the new CAN/ULC 2025 standard version), and one company would need to switch

et relèveraient donc du champ d'application du cadre d'analyse.

TC ne devrait pas assumer de coûts supplémentaires associés aux modifications proposées par rapport aux pratiques actuelles.

Scénario de référence et scénario de réglementation

Scénario de référence

Dans le scénario de référence, les entreprises sont tenues de se conformer à certaines sous-parties de l'une des quatre normes suivantes relatives aux systèmes d'immobilisation (voir la section « Description » pour plus de détails sur ces normes) :

- Norme CAN/ULC 1998;
- Partie III du règlement n° 97 des Nations Unies;
- Partie IV du règlement n° 116 des Nations Unies;
- Les exigences prévues aux paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114.

En vertu de ces normes, les fabricants sont tenus de documenter leur conformité pour chaque modèle de véhicule et de soumettre ces informations à TC sur demande. Les entreprises mettront régulièrement à jour leur documentation concernant ces normes relatives aux systèmes d'immobilisation et la manière dont leurs modèles de véhicules y satisfont. La plupart des entreprises continueront de respecter soit les règlements des Nations Unies, soit la norme CAN/ULC 1998 (énumérés ci-dessus), à l'exception d'une entreprise qui devrait continuer de respecter les exigences énoncées aux paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114. La quantité de documentation relative aux systèmes d'immobilisation enregistrée et envoyée à TC varie selon le fabricant et le modèle, mais elle est estimée en moyenne entre 20 et 50 pages. Il faut compter environ 40 heures par modèle de véhicule pour remplir entièrement la documentation.

Scénario de réglementation

Dans le scénario de réglementation, les fabricants seraient tenus de se conformer à certaines sous-parties de l'une des deux normes suivantes (décrites dans la section « Description ») :

- Norme CAN/ULC 2025;
- Règlement n° 162 des Nations Unies.

Dans le scénario de réglementation, la plupart des entreprises passeraient à la nouvelle norme correspondante (c'est-à-dire les entreprises qui se conforment aux règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies passeraient à la nouvelle version du règlement n° 162 des Nations Unies, et celles qui se conforment à la norme CAN/ULC 1998 passeraient à la nouvelle version de la norme CAN/ULC 2025),

from the requirements set out in subsections (8) to (21) of CMVSS 114 to the new version of either UN Regulation No. 162, or CAN/ULC 2025 standard. Companies would need to update their records for their existing vehicle models to reflect the new standards; this is not anticipated to result in manufacturing changes, as it is anticipated that manufacturers are already surpassing the standards. Companies would continue to be required to document their compliance for each vehicle model and submit the information to TC upon request. The timing for updating the documentation would remain the same as in the baseline scenario, with the new formatting presented by the new/updated standards. Extra time for ongoing updates would not be required relative to time taken in the baseline scenario.

Benefits and costs

Costs

Costs to industry

The proposed amendments would be anticipated to result in costs to approximately 45 companies, associated with updating their documentation in alignment with the updated/new standards. In total, this would be expected to result in present value costs of \$0.80 million over the 10-year time frame, from 2026 to 2035 (discounted at a 7% rate in 2024 Canadian dollars). While companies would be able to make these updates at any time after the final publication of the proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part II, given mandatory compliance would not be required until 2028, all incremental costs are estimated to be borne in that analytical year. Vehicles manufactured before the coming into force of the proposed amendments would not be impacted.

When transitioning to one of the new standards in the regulatory scenario, companies are expected to update their compliance documentation in a way that remains the most similar to their baseline practices. While most companies are using either the United Nations standards or Canada (ULC) standards, one manufacturer that is currently adhering to the requirements set out in subsections (8) to (21) of CMVSS 114 would need to change their documentation to match one of the standards detailed above in the regulatory scenario. It is anticipated that all new documentation would remain in the range of 20 to 50 pages, and that updates would be required for vehicle models at the same points in time as in the baseline scenario. Testing and documenting requirements between the existing and proposed standards are anticipated to be the same on average. TC acknowledges that, given the proposed amendments, some manufacturers may voluntarily change or add new theft protection tools to their existing test procedures as part of the self-certification of their

et une entreprise devrait passer des exigences énoncées aux paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114 à la nouvelle version du règlement n° 162 des Nations Unies ou de la norme CAN/ULC 2025. Les entreprises devront mettre à jour leurs dossiers pour leurs modèles de véhicules existants afin de tenir compte des nouvelles normes; cette mise à jour ne devrait pas entraîner de changements dans la fabrication, car les fabricants devraient déjà dépasser les normes. Les entreprises continueront d'être tenues de documenter leur conformité pour chaque modèle de véhicule et de soumettre ces informations à TC sur demande. Le calendrier de mise à jour de la documentation resterait le même que dans le scénario de référence, la nouvelle mise en forme étant présentée par les normes nouvelles/mises à jour. Aucun délai supplémentaire ne sera nécessaire pour les mises à jour continues par rapport au temps prévu dans le scénario de référence.

Avantages et coûts

Coûts

Coûts pour l'industrie

Les modifications proposées devraient entraîner des coûts pour environ 45 entreprises, qui devront mettre à jour leur documentation afin de se conformer aux normes mises à jour ou nouvelles. Au total, les mises à jour devraient entraîner des coûts actualisés de 0,80 million de dollars sur une période de dix ans, soit de 2026 à 2035 (actualisés à un taux de 7 % en dollars canadiens de 2024). Les entreprises pourraient effectuer ces mises à jour à tout moment après la publication définitive des modifications proposées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, mais, comme la conformité ne sera obligatoire qu'à partir de 2028, tous les coûts supplémentaires devraient être pris en charge au cours de cette année d'analyse. Les véhicules fabriqués avant l'entrée en vigueur des modifications proposées ne seraient pas concernés.

Lors du passage à l'une des nouvelles normes dans le scénario de réglementation, les entreprises devraient mettre à jour leur documentation de conformité de manière à ce qu'elle reste le plus fidèle possible à leurs pratiques de base. Alors que la plupart des entreprises utilisent soit les normes des Nations Unies, soit les normes canadiennes (ULC), un fabricant qui respecte actuellement les exigences énoncées aux paragraphes (8) à (21) de la NSVAC 114 devrait modifier sa documentation afin de se conformer à l'une des normes détaillées ci-dessus dans le scénario de réglementation. Les nouveaux documents devraient compter entre 20 et 50 pages, et les mises à jour devraient être effectuées pour les modèles de véhicules aux mêmes moments que dans le scénario de référence. Les exigences en matière d'essais et de documentation entre les normes en vigueur et les normes proposées devraient être les mêmes en moyenne. TC reconnaît que, compte tenu des modifications proposées, certains fabricants pourraient volontairement modifier ou ajouter de

immobilization systems; however, any overall impact or cost across manufacturers is not expected to be significant. References to the proposed new standards are either static or ambulatory, which would indicate a specific series of the standards; any large revisions would require the development of a new series of standards and therefore would not be included in the proposed amendments. Any changes to the referenced standards that occur within the referenced series of documents are not anticipated to result in additional costs for manufacturers, as the changes are not expected to be substantial.

While ongoing documentation related to the standards would be anticipated to be the same as in the baseline scenario, companies would be required to update their documentation to match the new standards once per vehicle model. Note that one vehicle “model” in this context may encompass multiple vehicles with substantially similar parts but may not encompass two trims of the same model, depending on differences (for example two models sharing a name with different engines or features may be classified as two separate “models”). This would result in each manufacturer spending an average of 322 hours (40 hours per model, for an average of 8 models per manufacturer)⁸ updating their compliance documentation in 2028, upon the coming into force of the proposed amendments.

To ensure that costs to stakeholders are not underestimated, the time estimate used in the analysis assumes full start-to-finish compliance documentation, which would allow manufacturers to change which standard they are adhering to should they choose to do so. Most manufacturers would be expected to continue to adhere to the standard they had adhered to in the baseline scenario, which could reduce the total time required to update the compliance documentation. These time estimates should therefore be viewed as upper-bound estimates. For this reason, lower-bound time estimates for updating compliance documentation have been presented in the sensitivity analysis section.

Manufacturers would be assumed to employ a transportation engineer making \$63.18 per hour⁹ (including 25% overhead) for this task. Total costs for this would be anticipated to equal \$0.80 million. There would not be any expected costs carried for changing manufacturing processes as a result of the proposed amendments. All changes to the standards are anticipated to be administrative in nature (not requiring manufacturing updates).

nouveaux outils pour la protection contre le vol à leurs procédures d'essai actuelles dans le cadre de l'autocertification de leurs systèmes d'immobilisation; toutefois, les répercussions et les coûts généraux pour l'ensemble des fabricants ne devraient pas être importants. Les renvois aux nouvelles normes proposées sont soit statiques, soit dynamiques, ce qui signifie qu'ils renvoient à une série particulière de normes; toute révision importante nécessitera l'élaboration d'une nouvelle série de normes et ne sera donc pas incluse dans les modifications proposées. Les modifications apportées aux normes référencées dans la série de documents mentionnés ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires pour les fabricants, car elles ne devraient pas être importantes.

La documentation relative aux normes devrait rester la même que dans le scénario de référence, mais les entreprises devront mettre à jour leur documentation une fois par modèle de véhicule afin de se conformer aux nouvelles normes. Il convient de noter que, dans ce contexte, un « modèle » de véhicule peut inclure plusieurs véhicules dont les pièces sont sensiblement similaires, mais peut ne pas inclure deux versions du même modèle, en fonction des différences (par exemple deux modèles qui portent le même nom, mais sont équipés de caractéristiques ou moteurs différents peuvent être classés comme deux « modèles » distincts). Cela signifierait que chaque fabricant passerait en moyenne 322 heures (40 heures par modèle, pour une moyenne de 8 modèles par fabricant)⁸ à mettre à jour sa documentation de conformité en 2028, lors de l'entrée en vigueur des modifications proposées.

Afin de ne pas sous-estimer les coûts pour les intervenants, l'estimation du temps utilisée dans l'analyse suppose une documentation de conformité complète, du début à la fin, qui permettrait aux fabricants de changer la norme à laquelle ils adhèrent s'ils le souhaitent. La plupart des fabricants devraient continuer à adhérer à la norme à laquelle ils adhéraient dans le scénario de référence, ce qui limiterait le temps total nécessaire à la mise à jour de la documentation de conformité. Ces estimations de temps devraient donc être considérées comme des maximums. Pour cette raison, des estimations de temps de mise à jour de la documentation de conformité minimums ont été présentées dans la section analyse de sensibilité.

Les fabricants devraient employer un ingénieur des transports qui gagne 63,18 \$ de l'heure⁹ (y compris 25 % de frais généraux) pour cette tâche. Le coût total de cette mesure devrait s'élever à 0,80 million de dollars. La mise en œuvre des modifications proposées ne devrait entraîner aucun coût lié à la modification des processus de fabrication. Toutes les modifications apportées aux normes devraient être de nature administrative (et ne nécessiteraient aucune mise à jour des processus de fabrication).

⁸ Based on stakeholder consultations and a scan of available vehicle models.

⁹ Canada Job Bank salary for a transportation engineer adjusted to the dollar year of the analysis.

⁸ D'après les consultations des intervenants et une analyse des modèles de véhicules disponibles.

⁹ Salaire d'un ingénieur des transports selon le Guichet-Emplois du Canada, ajusté en fonction de l'année de référence de l'analyse.

Costs to Government

TC would not be anticipated to request access to documentation related to immobilization systems any more frequently than is currently done. TC would therefore not be anticipated to incur any incremental costs related to the proposed amendments. TC compliance and enforcement staff would be updated before the registration of the proposed amendments; therefore, any costs with updating these staff would fall outside of the scope of the analysis. Additionally, the proposed updates to the referenced standards are very similar to the existing standards, so there is not anticipated to be much effort required for familiarization. TC also does not anticipate additional costs associated with enforcement/compliance testing.

Benefits

Referencing the latest versions of these standards would ensure Canada’s regulations align with what is being done internationally in terms of preventing vehicle theft, especially with European countries referencing the UN Regulations. While Canadian manufacturers exceed the standards, referencing more updated versions instills further confidence in consumers that Canadian manufactures conform to a minimum industry standard for theft protection systems in new cars in Canada.

Sensitivity analysis

It is anticipated that the amount of effort required to update compliance documentation would be lower for those adhering to the UN Regulation No. 97 and No. 116, as these existing regulations are more similar to UN Regulation No. 162 relative to other options. Given uncertainty around how many manufacturers are adhering to the UN Regulations in the baseline scenario, the average time for updating compliance documentation could be the same, or lower than the estimate provided in the central analysis. This potential lower time estimate would only apply to the 44 manufacturers that are not currently adhering to the standards directly set out in CMVSS 114. The table below shows how the total costs would change if the average time for updating documentation per model for the 44 out of 45 manufacturers were reduced from 40 hours to either 32 or 24 hours.

Table 1: Sensitivity analysis: Average time for updating compliance documentation

Average hours per model for updating compliance documentation	40 hours (central scenario)	32 hours	24 hours
Total cost	\$0.80 million	\$0.64 million	\$0.49 million

Coûts pour le gouvernement

TC ne devrait pas demander à consulter la documentation relative aux systèmes d’immobilisation plus souvent qu’il ne le fait actuellement. TC ne devrait donc pas engager de coûts supplémentaires liés aux modifications proposées. Le personnel chargé de la conformité et de l’application de la loi de TC serait informé avant l’enregistrement des modifications proposées; les coûts liés à la mise à jour de ces informations ne seraient donc pas pris en compte dans l’analyse. De plus, les mises à jour proposées aux normes mentionnées sont très similaires aux normes en vigueur, et leur assimilation ne devrait donc pas nécessiter beaucoup d’efforts. TC ne prévoit pas non plus de coûts supplémentaires liés aux tests de conformité et d’application de la loi.

Avantages

En faisant référence aux versions les plus récentes de ces normes, les règlements canadiens s’aligneraient sur ce qui se fait à l’échelle internationale en matière de prévention du vol de véhicules, surtout sur les pays européens qui se réfèrent aux règlements des Nations Unies. Bien que les fabricants canadiens dépassent ces normes, l’incorporation de versions plus à jour augmente la confiance des consommateurs quant à la conformité des fabricants canadiens à une norme minimale de l’industrie pour les systèmes de protection contre le vol dans les voitures neuves au Canada.

Analyse de sensibilité

On prévoit que l’effort nécessaire pour mettre à jour la documentation de conformité sera moindre pour ceux qui respectent les règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies, car ces règlements existants sont plus similaires au règlement n° 162 des Nations Unies par rapport aux autres options. Étant donné l’incertitude quant au nombre de fabricants qui respectent les règlements des Nations Unies dans le scénario de référence, le délai moyen pour mettre à jour la documentation de conformité pourrait être le même, voire inférieur, à l’estimation fournie dans l’analyse centrale. Cette estimation potentielle du temps réduit ne s’appliquerait qu’aux 44 fabricants qui ne respectent pas actuellement les normes directement énoncées dans la NSVAC 114. Le tableau ci-dessous montre comment les coûts totaux changeraient si le temps moyen de mise à jour de la documentation par modèle pour 44 des 45 fabricants passait de 40 heures à 32 ou 24 heures.

Tableau 1 : Analyse de sensibilité : Temps moyen de mise à jour de la documentation de conformité

Heures moyennes par modèle pour la mise à jour de la documentation de conformité	40 heures (scénario central)	32 heures	24 heures
Coût total	0,80 million \$	0,64 million \$	0,49 million \$

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would not impact Canadian small businesses. None of the impacted manufacturers meet the definition of “small business,” which is a business with fewer than 100 employees or less than \$5 million in annual gross revenues.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, since there would be an incremental increase in the administrative burden on business, and the regulatory proposal is considered a burden under the rule. No regulatory titles would be repealed or introduced. All costs captured in the “Benefits and costs” section are anticipated to be administrative in nature. There would not be any anticipated additional ongoing administrative costs associated with the proposed amendments. As well, there would not be anticipated costs related to industry updating their documentation pertaining to standards following the initial transition relative to the baseline scenario. This is because, while UN Regulation No. 162 is an ambulatory reference, it designates a specific series of that standard that would not undergo substantial changes. Substantial changes would require a new series of documents to be released; therefore, a new series would not be incorporated by reference in the proposed amendments.

As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of 10 years commencing from the registration of the proposed amendments. All values listed in this section are presented in 2012 dollars, discounted to 2012 at a rate of 7%.

Using the 2012 adjusted wage rate for a transportation engineer of \$47.79 per hour, including 25% overhead, it is estimated that manufacturers would incur annualized administrative burden costs of \$33,374, resulting in an annualized cost of \$742 per business for the 45 companies, related to spending 322 hours completing this task in 2028.

Regulatory cooperation and alignment

In accordance with the *Cabinet Directive on Regulation* and the Policy on Regulatory Development, analysis was undertaken to identify regulatory approaches being used in other international jurisdictions to determine where regulatory cooperation or alignment may be possible, while meeting the desired public policy objective. This analysis focused on regulations in place or under development for adoption in the United States, Europe, and internationally. More specifically, Canada’s long-standing practice has been to consider alignment with U.S. standards,

Lentille des petites entreprises

L’analyse réalisée au moyen de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées n’auraient pas d’incidence sur les petites entreprises canadiennes. Aucun des fabricants touchés ne correspond à la définition de « petite entreprise », c’est-à-dire une entreprise comptant moins de 100 employés ou avec moins de 5 millions de dollars de revenus bruts annuels.

Règle du « un pour un »

La règle « un pour un » s’applique, car il y aura une augmentation progressive du fardeau administratif pour les entreprises, et la modification proposée est considérée comme un fardeau en vertu de cette règle. Aucun titre réglementaire ne sera abrogé ou adopté. Tous les coûts indiqués dans la section « Avantages et coûts » devraient être de nature administrative. Aucun coût administratif supplémentaire lié aux modifications proposées n’est prévu. De même, aucun coût n’est prévu pour la mise à jour par l’industrie de sa documentation relative aux normes après la transition initiale par rapport au scénario de référence. En effet, bien que le règlement n° 162 des Nations Unies soit un renvoi dynamique, elle désigne une série particulière de cette norme qui ne subirait pas de modifications importantes. Des modifications importantes nécessiteraient la publication d’une nouvelle série de documents, qui ne serait donc pas incorporée par renvoi dans les modifications proposées.

Conformément au *Règlement sur la réduction de la pape-rasse*, l’évaluation des répercussions administratives a été effectuée pour une période de 10 ans à compter de l’enregistrement des modifications proposées. Toutes les valeurs indiquées dans cette section sont présentées en dollars de 2012, actualisées à 2012 à un taux de 7 %.

En utilisant le taux salarial ajusté de 2012 pour un ingénieur en transport, soit 47,79 \$ de l’heure, y compris 25 % de frais généraux, on estime que les fabricants devraient assumer des coûts administratifs annualisés de 33 374 \$, ce qui représente un coût annualisé de 742 \$ par entreprise pour les 45 entreprises, pour 322 heures consacrées à cette tâche en 2028.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Conformément à la *Directive du Cabinet sur la réglementation* et à la Politique sur l’élaboration de la réglementation, une analyse a été menée afin de déterminer les approches réglementaires utilisées dans d’autres pays et territoires internationaux, afin de déterminer où une coopération ou une harmonisation réglementaire serait possible, tout en atteignant l’objectif souhaité en matière de politique publique. Cette analyse s’est concentrée sur les réglementations en vigueur ou en cours d’élaboration aux États-Unis, en Europe et à l’échelle internationale.

where they are compatible with Canadian requirements, given the integrated nature of the North American automotive market and manufacturing platform.

That said, this particular theft protection regulation is unique. While the MVSA explicitly mandates the inclusion of an immobilization system in subparagraph 114 of Part II of Schedule IV to the Regulations (also known as CMVSS 114), making it a compulsory component rather than an optional one, the United States has a different approach where vehicles must meet a parts-marking requirement under Part 541 — *Federal Motor Vehicle Theft Prevention Standard*. Of note, in 2016, the U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) brought its theft protection requirements into closer alignment with Canada with its [Final Rule adopting Canada's immobilization system requirements](#) as the “exemption option” that can be afforded to manufacturers under Part 543. Under Part 543 — *Exemption from Vehicle Theft Prevention Standard*, manufacturers may request and be granted an exemption from the parts-marking requirement if they install an immobilization system that is proven effective to the satisfaction of the NHTSA. Only one model line per year, per manufacturer, may be granted an exemption. TC does not expect these regulatory amendments to cause any issues from an alignment perspective.

Additionally, the current Canadian regulations incorporate by reference the UN Regulations No. 97 and No. 116 and aim to incorporate by reference UN Regulation No. 162. Under the 1958 Agreement of the UNECE,¹⁰ UN Regulation No. 162 is implemented for immobilization system standards by countries such as France, Great Britain, Germany, Australia, and Japan, among others. Therefore, the incorporated standards are in harmonization with other UNECE-adopting countries under the 1958 Agreement.

Finally, although this regulatory proposal has specific Canadian requirements that differ from existing regulations or standards in other jurisdictions, this proposed regulatory amendment only includes modifications to a UN Regulation to adapt it from a regulation written for a type-approval system (seen in Europe and other

Plus précisément, le Canada a, depuis longtemps, pour pratique d'envisager l'harmonisation avec les normes américaines lorsqu'elles sont compatibles avec les exigences canadiennes, étant donné la nature intégrée du marché automobile et de la plateforme de fabrication nord-américains.

Toutefois, ce règlement particulier en matière de protection contre le vol est unique. Alors que la LSA impose explicitement l'installation d'un système d'immobilisation au paragraphe 114 de la Partie II de l'annexe IV du Règlement (également connu sous le nom de NSVAC 114), en faisant un élément obligatoire plutôt qu'optionnel, les États-Unis ont une approche différente, les véhicules devant satisfaire à une exigence de marquage des pièces en vertu de la partie 541 — *Federal Motor Vehicle Theft Prevention Standard* (Norme fédérale de prévention du vol de véhicules automobiles). Il convient de noter qu'en 2016, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis a aligné ses exigences en matière de protection contre le vol sur celles du Canada en adoptant, dans sa [règle définitive, les exigences canadiennes relatives aux systèmes d'immobilisation \(disponible en anglais seulement\)](#) comme « option d'exemption » pouvant être accordée aux fabricants en vertu de la partie 543. Conformément à la partie 543 — *Exemption from Vehicle Theft Prevention Standard* (Exemption de la norme de prévention du vol de véhicules), les fabricants peuvent demander et obtenir une exemption de l'exigence de marquage des pièces s'ils installent un système d'immobilisation dont l'efficacité a été prouvée à la satisfaction de la NHTSA. Une seule gamme de modèles par an et par fabricant peut bénéficier d'une exemption. TC ne s'attend pas à ce que ces modifications réglementaires causent des problèmes d'harmonisation.

De plus, la réglementation canadienne actuelle incorpore par renvoi les règlements n° 97 et n° 116 des Nations Unies et vise à incorporer par renvoi le règlement n° 162 des Nations Unies. En vertu de l'Accord de 1958 de la CEE-ONU¹⁰, le règlement n° 162 des Nations Unies est appliqué pour les normes relatives aux systèmes d'immobilisation par des pays comme la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Australie et le Japon, entre autres. Par conséquent, les normes intégrées sont harmonisées avec celles des autres pays ayant adopté l'Accord de 1958 de la CEE-ONU.

Enfin, bien que ce règlement proposé présente des exigences canadiennes particulières qui diffèrent des règlements ou des normes en vigueur dans d'autres pays, cette modification réglementaire proposée ne comprend que des modifications apportées à un règlement des Nations Unies afin de l'adapter d'un règlement rédigé pour un

¹⁰ The 1958 Agreement aims at ensuring a high level of safety and environmental performance of motor vehicles and reducing vehicle trade barriers by harmonizing the technical requirements for the construction of vehicles.

¹⁰ L'Accord de 1958 vise à garantir un niveau élevé de sécurité et de performance environnementale, ainsi qu'à réduire les barrières commerciales pour les véhicules en harmonisant les exigences techniques sur la construction des véhicules.

countries) to one that can be implemented in Canada's self-certification system.

International obligations

The regulatory proposal itself is not linked to any international agreements or obligations with the exception of the 75-day prepublication period that is recommended under the regulatory practices and enhanced rules on transparency of the Canada-United States-Mexico Agreement.¹¹

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment* and the TC Policy Statement on Strategic Environmental and Economic Assessment (2024), the strategic environmental and economic assessment process was followed for this regulatory proposal and a Climate, Nature and Economy Lens was completed.

No important environmental or economic effects are anticipated as a result of this proposal.

Gender-based analysis plus

This regulatory proposal requires vehicle manufacturers to update their compliance documents to reflect the updates to the standards. This regulatory initiative is not expected to have differential impacts on any particular group.

A gender-based plus (GBA+) analysis was completed, and the proposed amendments are not expected to have any negative impacts on any group of people with notable gender and demographic characteristics. No long-term negative impacts are expected, nor any substantial direct or indirect benefits on any particular group within the GBA+ analysis.

TC has evaluated previous feedback from the public and stakeholders on the "Let's Talk Transportation" platform and there were no concerns expressed by industry stakeholders or the public regarding the possible consequences of the regulatory proposal on different groups.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed amendments would come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*,

système d'homologation (tel qu'on le trouve en Europe et dans d'autres pays) à un règlement pouvant être appliqué dans le système d'autocertification du Canada.

Obligations internationales

Le règlement proposé n'est lié à aucun accord international ni à aucune obligation internationale, à l'exception de la période de publication préalable de 75 jours recommandée dans le cadre des pratiques réglementaires et des règles renforcées en matière de transparence prévues dans l'Accord Canada-États-Unis-Mexique¹¹.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique* et à l'Énoncé de politique de TC sur l'évaluation environnementale et économique stratégique (2024), le processus d'évaluation environnementale et économique stratégique a été suivi pour le présent règlement proposé et une Optique de climat, de nature et d'économie a été réalisée.

Aucun effet environnemental ou économique important n'est anticipé relativement à cette proposition.

Analyse comparative entre les sexes plus

Conformément au présent règlement proposé, les fabricants de véhicules doivent mettre à jour leurs documents de conformité afin de tenir compte des mises à jour apportées aux normes. Cette initiative de réglementation ne devrait pas avoir d'incidence différente sur un groupe particulier.

Une analyse comparative entre les sexes plus a été réalisée, et les modifications proposées ne devraient pas avoir d'impacts négatifs sur un groupe de personnes présentant des caractéristiques de genre et démographiques notables. Aucun impact négatif à long terme n'est attendu, ni de bénéfices directs ou indirects substantiels pour un groupe particulier dans l'analyse comparative entre les sexes plus.

TC a évalué les commentaires précédents du public et des intervenants sur la plateforme « Parlons transports » et aucune inquiétude n'a été exprimée par les intervenants de l'industrie ou le public au sujet des conséquences possibles du règlement proposé sur différents groupes.

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

Les modifications proposées entreront en vigueur le jour de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du*

¹¹ The [Canada, United States, and Mexico Agreement](#) (CUSMA) created the largest free trade region in the world, generating economic growth and helping to raise the standard of living for the people of all three member countries.

¹¹ L'[Accord Canada-États-Unis-Mexique](#) (ACEUM) a créé la plus vaste région de libre-échange au monde, ce qui a non seulement stimulé la croissance économique, mais a aussi contribué à élever le niveau de vie de la population des trois pays membres.

Part II, with a compliance date two years after the date of publication.

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products conform to the requirements of the MVSR. TC monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. TC also monitors public complaints and may conduct inspections upon receiving information indicating potential violations.

TC may take enforcement actions as prescribed in the MVSA if it determines that a vehicle does not comply with the MVSR.

Contact

Jessey Almeida
Acting Manager, Standards and Regulations
Multi-Modal and Road Safety Programs
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca

Canada, la date de conformité étant fixée à deux ans après la date de publication.

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles sont tenus de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. TC surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leur documentation d'essai, en inspectant les véhicules et en testant les véhicules obtenus sur le marché libre. TC surveille également les plaintes du public et peut effectuer des inspections lorsqu'il reçoit des informations indiquant des infractions potentielles.

TC peut prendre des mesures d'application de la loi conformément à la LSA, s'il détermine qu'un véhicule ne respecte pas le RSVA.

Personne-ressource

Jessey Almeida
Gestionnaire intérimaire, Normes et règlements
Programmes de transport multimodal et de sécurité routière
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : RegulationsClerk-ASFB-Commisauereglements@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Theft Protection)* under subsection 11(1)^a of the *Motor Vehicle Safety Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Jessey Almeida, Acting Manager, Standards and Regulations, Multi-Modal and Road Safety Programs, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa,

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 11(1)^a de la *Loi sur la sécurité automobile*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (protection contre le vol)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Jessey Almeida, gestionnaire intérimaire, Normes et

^a S.C. 2014, c. 20, s. 223(1)

^b S.C. 1993, c. 16

^a L.C. 2014, ch. 20, par. 223(1)

^b L.C. 1993, ch. 16

Ontario, K1A 0N5 (email: RegulationsClerk-ASFB-Commisaires@tc.gc.ca).

Ottawa, December 15, 2025

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Theft Protection)

Amendments

1 (1) Paragraph 12.1(2)(c) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

(c) the vehicle conforms to the requirements of subsection 114(4) of Schedule IV or was fitted with an electronic immobilization system on the date of manufacture or is fitted with an immobilization system that conforms to the National Standard of Canada ANSI/CAN/UL/ULC 338:2025, entitled *Vehicle Theft Deterrent Equipment and Systems: Electronic Immobilization System and Aftermarket Installation Requirements* (June 2025), published by the Underwriters' Laboratories of Canada;

(2) Section 12.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

Transitional Provision

(3) For a period of two years beginning on the day on which these Regulations come into force, a vehicle referred to in paragraph (2)(c) may conform to the requirements of that subsection as it read immediately before the day on which these Regulations come into force.

2 (1) Subsection 114(4) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) With the exception of a walk-in van and an emergency vehicle, every passenger car, every three-wheeled vehicle and every multi-purpose passenger vehicle and truck with a GVWR of 4 536 kg or less shall be equipped with an immobilization system that conforms to one of the

règlements, Programmes de transport multimodal et de sécurité routière, ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : RegulationsClerk-ASFB-Commisaires@tc.gc.ca).

Ottawa, le 15 décembre 2025

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (protection contre le vol)

Modifications

1 (1) L'alinéa 12.1(2)c) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

c) le véhicule est conforme aux exigences du paragraphe 114(4) de l'annexe IV ou était muni d'un système d'immobilisation électronique à la date de sa fabrication ou il comporte un système d'immobilisation qui satisfait à la norme nationale du Canada CAN/UL/ULC 338:2025, intitulée *Les systèmes et les appareils de prévention du vol de véhicules automobiles : immobilisation électronique et installation après-vente* (juin 2025) et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada;

(2) L'article 12.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Disposition transitoire

(3) Pendant deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les véhicules visés à l'alinéa (2)c) peuvent être conformes aux exigences de cet alinéa dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

2 (1) Le paragraphe 114(4) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) À l'exception des fourgons à accès en position debout et des véhicules de secours, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et camions ayant un PNBV de 4 536 kg ou moins doivent être munis d'un système d'immobilisation

¹ C.R.C., c. 1038; SOR/2020-22, s. 1

¹ C.R.C., ch. 1038; DORS/2020-22, art. 1

following sets of requirements as modified by subsection (22), (23) or (24):

(a) the requirements of sections 7 to 12, subsections 13.1, 13.2, 14.2, 16.1.1, 16.2 and 16.16, section 27 and subsection 28.3 of National Standard of Canada ANSI/CAN/UL/ULC 338:2025, entitled *Vehicle Theft Deterrent Equipment and Systems: Electronic Immobilization System and Aftermarket Installation Requirements* (June 2025), published by the Underwriters' Laboratories of Canada, or

(b) the requirements of paragraphs 5.1 and 5.2 of United Nations Regulation No. 162, entitled *Uniform Technical Prescriptions Concerning Approval of Immobilizers and Approval of a Vehicle with regard to its Immobilizer*, as amended from time to time by the 00 series of amendments.

(2) Subsections 114(8) to (21) of Schedule IV to the Regulations are repealed.

(3) The portion of subsection 114(22) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(22) The requirements set out in National Standard of Canada ANSI/CAN/UL/ULC 338:2025, entitled *Vehicle Theft Deterrent Equipment and Systems: Electronic Immobilization System and Aftermarket Installation Requirements* (June 2025), published by the Underwriters' Laboratories of Canada, are modified as follows:

(a) the requirements respecting *aftermarket vehicle theft deterrent device*, as defined in subsection 4.3 of that standard, and the requirements respecting local noise regulations do not apply;

(4) Subsection 114(22) of Schedule IV of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

(c) subsection 7.2.2 is to be read as: “In order for an electronic immobilization system to be passive arming under subsection 7.2.1, the key code carrying device shall include the function of the ignition key.”; and

(d) subsection 11.1 is to be read as: “Transponders and remote controls shall be in sealed enclosures that conform to the requirements of subsections 16.1.1 and 16.2.”.

conforme à l'une des séries d'exigences ci-après, compte tenu des changements prévus aux paragraphes (22), (23) ou (24) :

a) les exigences des sections 7 à 12, des sous-sections 13.1, 13.2, 14.2, 16.1.1, 16.2 et 16.16, de la section 27 et de la sous-section 28.3 de la norme nationale du Canada CAN/UL/ULC 338:2025, intitulée *Les systèmes et les appareillages de prévention du vol de véhicules automobiles : immobilisation électronique et installation après-vente* (juin 2025) et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada;

b) celles des paragraphes 5.1 et 5.2 du règlement n° 162 des Nations Unies, intitulé *Prescriptions techniques uniformes relatives à l'homologation des dispositifs d'immobilisation et à l'homologation d'un véhicule en ce qui concerne son dispositif d'immobilisation*, avec ses modifications successives apportées par la série 00 d'amendements.

(2) Les paragraphes 114(8) à (21) de l'annexe IV du même règlement sont abrogés.

(3) Le passage du paragraphe 114(22) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(22) L'application de la norme nationale du Canada CAN/UL/ULC 338:2025, intitulée *Les systèmes et les appareillages de prévention du vol de véhicules automobiles : immobilisation électronique et installation après-vente* (juin 2025) et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada, est assujettie aux changements suivants :

a) les exigences relatives au *dispositif de prévention du vol de véhicule de rechange* au sens de la sous-section 4.3 de cette norme, et les exigences relatives à la réglementation locale sur le bruit ne s'appliquent pas;

(4) L'alinéa 114(22)c) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la sous-section 7.2.2 est réputée avoir le libellé suivant : « Pour qu'un système d'immobilisation électronique soit à activation passive selon la sous-section 7.2.1, le dispositif porteur de code de clé doit comprendre la fonction de la clé de contact. »;

d) la sous-section 11.1 est réputée avoir le libellé suivant : « Les transpondeurs et les télécommandes doivent être placés dans des boîtiers scellés conformes aux exigences des sous-sections 16.1.1 et 16.2. ».

(5) Subsections 114(23) and (24) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(23) The requirements set out in paragraphs 5.1 and 5.2 of United Nations Regulation No. 162 are modified as follows:

- (a)** the aftermarket and type approval requirements do not apply;
- (b)** for the purposes of paragraph 5.1.6, **rapidly** means in less than 5 minutes;
- (c)** for the purposes of that paragraph, **time consuming** means that the replacement takes at least 5 minutes;
- (d)** despite any statement to the contrary in paragraphs 5.1.9 and 5.1.10, the immobilization system shall not have any impact on the vehicle's brake system;
- (e)** all references to paragraph 5.3 and Annex 6 do not apply;
- (f)** for the purposes of paragraph 5.2.6.1, a reference to "Regulation No. 48" is to be read as a reference to "CMVSS 108";
- (g)** sections 5 to 7 of Annex 9 do not apply; and
- (h)** for the purposes of Annex 9, a reference to "technical service" is to be read as a reference to "manufacturer".

Transitional Provision

(24) For a period of two years beginning on the day on which these Regulations come into force, a vehicle referred to in subsection (4) may conform to the requirements of that subsection as it read immediately before the day on which these Regulations come into force.

Coming into Force

3 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(5) Les paragraphes 114(23) et (24) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(23) L'application des paragraphes 5.1 et 5.2 du règlement n° 162 des Nations Unies est assujettie aux changements suivants :

- a)** les exigences relatives aux dispositifs d'immobilisation non d'origine et à l'homologation de type ne s'appliquent pas;
- b)** pour l'application du paragraphe 5.1.6, **rapidement** signifie en moins de cinq minutes;
- c)** pour l'application du même paragraphe, **longue** se dit de l'opération faite en cinq minutes ou plus;
- d)** malgré toute disposition contraire des paragraphes 5.1.9 et 5.1.10, le système d'immobilisation ne doit avoir aucune incidence sur le système de freinage du véhicule;
- e)** les renvois au paragraphe 5.3 et à l'annexe 6 ne s'appliquent pas;
- f)** pour l'application du paragraphe 5.2.6.1, la mention « Règlement n° 48 » vaut mention de « NSVAC 108 »;
- g)** les sections 5 à 7 de l'annexe 9 ne s'appliquent pas;
- h)** pour l'application de l'annexe 9, la mention « service technique » vaut mention de « fabricant ».

Disposition transitoire

(24) Pendant deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les véhicules visés au paragraphe (4) peuvent être conformes aux exigences de ce paragraphe dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal

Appeals

Notice No. HA-2025-012.....	2743
File PR-2025-059 — Notice of inquiry Accommodation services.....	2744

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions.....	2746
* Notice to interested parties.....	2745
Notices of consultation.....	2745
Part 1 applications.....	2745
Regulatory policies.....	2746

GOVERNMENT HOUSE

Canadian Bravery Decorations.....	2727
Mentions in Dispatches.....	2730
Meritorious Service Decorations (Civil Division).....	2729
Meritorious Service Decorations (Military Division).....	2727
Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem.....	2725
Order of Merit of the Police Forces (The).....	2723

GOVERNMENT NOTICES

Citizenship and Immigration, Dept. of

Immigration and Refugee Protection Act

Ministerial Instructions with respect to the processing of applications for a permanent resident visa made by parents or grandparents of a sponsor as members of the family class and the processing of sponsorship applications made in relation to those applications	2731
---	------

Innovation, Science and Economic Development Canada

Radiocommunication Act

Notice No. SMSE-013-25 — Decision on the Policy, Technical and Licensing Framework for the Use of the Frequency Bands 21.2 – 21.8 GHz and 22.4 – 23.0 GHz by Fixed Services.....	2738
Notice No. SMSE-015-25 — Release of RSS-252, issue 3.....	2739

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	2740
--------------------------------	------

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Insurance Companies Act

PACICC-SIMA General Insurance Company — Letters patent of incorporation and order to commence and carry on business.....	2739
---	------

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001

Interim Order No. 3 Prohibiting the Carrying of Certain Oils on Board Vessels in Arctic Waters.....	2736
---	------

MISCELLANEOUS NOTICES

* Exchange Bank of Canada Certificate of continuance.....	2747
--	------

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 45th Parliament).....	2742
--	------

PROPOSED REGULATIONS

Transport, Dept. of

Motor Vehicle Safety Act

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Theft Protection)	2749
---	------

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Banque de change du Canada Certificat de prorogation.....	2747
--	------

AVIS DU GOUVERNEMENT

Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés Instructions ministérielles sur le traitement des demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou grands-parents d'un répondant, au titre de la catégorie du regroupement familial, et sur le traitement des demandes de parrainage présentées relativement à ces demandes.....	2731
---	------

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	2740
-----------------------------------	------

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Loi sur la radiocommunication Avis n° SMSE-013-25 — Décision sur le cadre politique, technique et de délivrance de licences pour l'utilisation des bandes de fréquences de 21,2 à 21,8 GHz et de 22,4 à 23,0 GHz par le service fixe	2738
Avis n° SMSE-015-25 — Publication du CNR-252, 3 ^e édition.....	2739

Surintendant des institutions financières, Bureau du

Loi sur les sociétés d'assurances Compagnie d'Assurance Générale PACICC-SIMA — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement.....	2739
--	------

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Arrêté d'urgence n° 3 interdisant aux bâtiments dans les eaux arctiques d'avoir à leur bord certains hydrocarbures.....	2736
---	------

COMMISSIONS

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	2745
Avis de consultation	2745
Décisions	2746
Demandes de la partie 1.....	2745
Politiques réglementaires	2746

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appels Avis n° HA-2025-012	2743
Dossier PR-2025-059 — Avis d'enquête Services d'hébergement.....	2744

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 45 ^e législature)	2742
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Transports, min. des

Loi sur la sécurité automobile Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (protection contre le vol)	2749
---	------

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Citations à l'ordre du jour.....	2730
Décorations pour actes de bravoure	2727
Décorations pour service méritoire (division civile).....	2729
Décorations pour service méritoire (division militaire)	2727
Ordre du mérite des corps policiers (L').....	2723
Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem	2725