

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 5, 2005

OTTAWA, LE SAMEDI 5 NOVEMBRE 2005

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under 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 Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 12, 2005, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

The *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Parts I, II and III is official since April 1, 2003, and will be published simultaneously with the printed copy.

### 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 satisfait pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 12 janvier 2005 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct des parties I, II et III est officiel depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et sera publié en même temps que la copie imprimée.

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

## REQUESTS FOR INSERTION

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

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

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

## DEMANDES D'INSERTION

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

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

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

## Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

### Statutory authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Description

The proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as the “proposed amendments”) have the primary purpose of introducing new requirements for 2006 and later model year on-road motorcycles to maintain alignment with new rules of the United States Environmental Protection Agency (EPA). The proposed amendments also propose minor editorial changes to the current Regulations.

The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> (hereinafter referred to as “the current Regulations”) under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) came into effect on January 1, 2004. The current Regulations contain standards for smog-forming emissions for various classes of on-road vehicles and engines, including requirements for motorcycles of the 2004 and later model years. The current Regulations were designed to align Canadian requirements with corresponding federal emission standards of the EPA. The proposed amendments continue the approach of aligning with the federal emission standards of the EPA.

The combustion of fuels to power vehicles and engines contributes significantly to air pollution, which has major adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The proposed amendments will ensure that Canadian emission standards for on-road motorcycles remain aligned with more stringent standards adopted by the EPA. Accordingly, the proposed amendments would contribute to further reducing emissions of hydrocarbons (HCs), oxides of nitrogen (NO<sub>x</sub>) and certain air pollutants that have been listed as “toxic substances” in Schedule 1 to CEPA 1999 (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde and acrolein), and will thereby contribute to the protection of the environment and health of Canadians.

The proposed amendments contain additional changes that are intended to ensure consistency between the English and French versions of the current Regulations, to correct minor errors that have been identified and to provide greater clarity to certain existing

## Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

### Fondement législatif

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

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (ci-après appelé les « modifications proposées ») a pour but premier d'introduire de nouvelles exigences concernant les motocyclettes routières à compter de l'année de modèle 2006 afin d'harmoniser les règles canadiennes avec les nouvelles règles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Les modifications proposées ont également pour but d'apporter de légères modifications de nature rédactionnelle au règlement actuellement en vigueur.

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup> (ci-après appelé le « règlement actuel »), pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la « LCPE (1999) »], est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Le règlement actuel fixe les normes régissant les émissions génératrices de smog de différentes catégories de véhicules routiers et de leurs moteurs, y compris les exigences applicables aux motocyclettes à compter de l'année de modèle 2004. Le règlement actuel vise à harmoniser les exigences canadiennes avec les normes fédérales d'émissions de l'EPA des États-Unis et les modifications proposées poursuivent cette démarche d'harmonisation.

La combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers contribue dans une large mesure à la pollution atmosphérique, laquelle a d'importants effets néfastes sur l'environnement ainsi que sur la santé des Canadiens. Les modifications proposées garantiront que les normes d'émissions canadiennes visant les motocyclettes routières demeurent harmonisées avec les normes plus strictes adoptées par l'EPA des États-Unis. Par conséquent, ces modifications contribueraient à réduire davantage les émissions d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de certains polluants atmosphériques énumérés comme des « substances toxiques » à l'annexe 1 de la LCPE (1999) [le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et l'acroléine] et contribueront ainsi à protéger l'environnement et la santé de la population canadienne.

Les modifications proposées comportent d'autres mesures visant à uniformiser les versions anglaise et française du règlement actuel, à corriger de petites erreurs qui ont été relevées et à clarifier davantage certaines dispositions existantes. Ces changements

<sup>1</sup> *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations, Canada Gazette, Part II, January 1, 2003, SOR/2003-2*

<sup>1</sup> *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, Gazette du Canada, Partie II, 1<sup>er</sup> janvier 2003, DORS/2003-2*

provisions. These amendments are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the Regulations.

The proposed amendments will come into force in two phases. First, the new provisions addressing compliance flexibilities such as emissions averaging and limited provisions for small-volume manufacturers and importers for motorcycles that are already subject to emission requirements will come into force on the date on which they are registered. Second, the new requirements for motorcycles having an engine displacement of less than 50 cubic centimetres (cc) will come into force on July 1, 2006, and will apply to such motorcycles that are manufactured on or after July 1, 2006.

### Background

On January 15, 2004, the EPA published a new final rule<sup>2</sup> to introduce more stringent emission standards for on-road motorcycles beginning in the 2006 model year. The current Regulations incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. This approach seeks, to the extent possible, to ensure that the specified emission standards remain identical in both countries. Accordingly, the EPA's new emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles are automatically incorporated by reference under the current Regulations.

Notwithstanding the above, the EPA rule also introduces some new elements in both the application and structure of future U.S. motorcycle emission standards that must be addressed in order to maintain Canada/U.S. alignment. First, the scope of motorcycles subject to on-road emission standards is broadened to include those with an engine displacement of less than 50 cc. Second, the U.S. rules introduce new compliance-related flexibilities that are not addressed under the current Regulations.

### *A snapshot of the Canadian market for motorcycles*

In 2003, there were approximately 405 000 motorcycles and 28 000 mopeds registered for use on Canadian roads. Annual sales of new on-road motorcycles have increased steadily from approximately 36 000 in 2000 to 54 000 in 2004.<sup>3</sup> The motorcycle industry had revenues of approximately \$940 million at the retail level in 2004 and sales of new motorcycles represented approximately 86 percent of this amount. Nonetheless, the market for on-road motorcycles remains small in comparison to the more than 17 million cars and light-duty trucks operating in Canada.

The vast majority of new motorcycles sold in Canada are imported and distributed by a relatively small number of companies that are members of the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC). In 2003, MMIC member companies accounted for over 99 percent of new motorcycle sales in Canada.

The main sources of new motorcycles imported into Canada are Japan, the United States, Taiwan, and countries of the European

Union. These amendments are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the Regulations.

Les modifications proposées entreront en vigueur en deux étapes. Premièrement, les nouvelles dispositions traitant des mesures d'assouplissement en matière d'observation, telles que la mise en moyenne des émissions, et les dispositions restreintes axées sur les constructeurs et les importateurs à faible volume de motocyclettes déjà soumises à des exigences en matière d'émissions entreront en vigueur à la date de leur enregistrement. Deuxièmement, les nouvelles exigences concernant les motocyclettes dont le moteur est d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et viseront les motocyclettes de cette classe, construites à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006.

### Contexte

Le 15 janvier 2004, l'EPA des États-Unis a publié une nouvelle règle définitive<sup>2</sup> fixant des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l'année de modèle 2006. Le règlement actuel incorpore les normes d'émissions techniques des États-Unis par renvoi au Code of Federal Regulations des États-Unis pour une année de modèle de véhicule donnée. Cette démarche vise, dans la mesure du possible, à assurer que les normes d'émissions spécifiées demeurent identiques dans les deux pays. De ce fait, les nouvelles normes d'émissions de l'EPA qui s'appliquent aux motocyclettes routières de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées dans le règlement actuel.

Indépendamment de ce qui précède, la règle de l'EPA introduit aussi un certain nombre d'éléments nouveaux dans l'application et dans la structure des futures normes d'émissions concernant les motocyclettes aux États-Unis et dont il faut tenir compte si l'on veut maintenir l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis. D'abord, l'éventail des motocyclettes soumises aux normes d'émissions routières est élargi de façon à englober celles dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. Ensuite, les règles des États-Unis introduisent de nouvelles mesures d'assouplissement en matière d'observation qui ne sont pas comprises dans le règlement actuel.

### *Aperçu du marché canadien de la motocyclette*

En 2003, on dénombrait environ 405 000 motocyclettes et 28 000 cyclomoteurs immatriculés circulant sur les routes canadiennes. Entre 2000 et 2004, les ventes annuelles de motocyclettes routières neuves ont augmenté progressivement d'environ 36 000 à 54 000<sup>3</sup>. L'industrie de la motocyclette a généré des revenus d'environ 940 millions de dollars au niveau de la vente au détail en 2004 et les ventes de motocyclettes neuves représentaient environ 86 p. 100 de ce montant. Néanmoins, le marché des motocyclettes routières demeure restreint comparativement au marché de plus de 17 millions de voitures et de camionnettes utilisées au Canada.

La grande majorité des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées et distribuées par un nombre relativement restreint d'entreprises, qui sont membres du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC). En 2003, les entreprises membres du CIMC ont réalisé plus de 99 p. 100 des ventes de motocyclettes neuves au Canada.

Les motocyclettes neuves importées au Canada proviennent principalement du Japon, des États-Unis, de Taïwan et de divers

<sup>2</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, January 15, 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

<sup>3</sup> Motorcycle and All-Terrain Vehicle Annual Industry Statistics, Motorcycle & Moped Industry Council, 2004 ([www.mmcc.ca/stats2004.asp#](http://www.mmcc.ca/stats2004.asp#)).

<sup>2</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, 15 janvier 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

<sup>3</sup> Statistiques annuelles de l'industrie de la motocyclette et du véhicule tout-terrain, Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, 2004 ([www.mmcc.ca/stats2004.asp#](http://www.mmcc.ca/stats2004.asp#)).

Union. China and India both produce more motorcycles than any other country and are likely to export to North America in the future. A very limited number of custom motorcycles are manufactured in Canada for sale in both Canada and the United States. Most models of new motorcycles sold in Canada are already covered by an EPA emission certification, as they are also marketed in the United States.

#### *Contribution of on-road vehicles to air pollution in Canada*

The use of on-road vehicles is a large contributor of various air pollutants, including volatile organic compounds (VOCs), oxides of nitrogen (NO<sub>x</sub>), particulate matter (PM), carbon monoxide (CO) and sulphur oxides (SO<sub>x</sub>), which are collectively referred to as Criteria Air Contaminants (CACs). Both NO<sub>x</sub> and VOCs are involved in a series of complex reactions that result in the formation of ground-level ozone, which is a respiratory irritant and one of the major components of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, consisting primarily of ground-level ozone and PM, that can often be seen as a haze over urban centres.

The estimated contribution of motorcycles to the total emissions from on-road vehicles is summarized in Table 1.

**Table 1: Estimated emissions from on-road vehicles (2000)<sup>4</sup>**

Pollutant	On-Road Vehicle Class	Total Emissions (kilotonnes)
VOCs	Heavy-Duty	31.9
	Light-Duty	371.9
	Motorcycles	1.3
CO	Heavy-Duty	259.7
	Light-Duty	5461.1
	Motorcycles	8.6
NO <sub>x</sub>	Heavy-Duty	529.9
	Light-Duty	319.3
	Motorcycles	0.8

Emission standards for on-road motorcycles have not changed in many years. Without changes to emission standards, total emissions from motorcycles are projected to increase between 2004 and 2020, resulting from increased motorcycle population and increased kilometres traveled by motorcycles. When combined with projected decreases in emissions from light- and heavy-duty vehicles and trucks resulting from cleaner vehicles being introduced to meet the more stringent regulations, the percentage contribution of motorcycles to emissions from on-road vehicles will increase between 2000 and 2020 from 0.3 to 1.8 for VOCs, 0.1 to 0.5 for CO and 0.1 to 0.8 for NO<sub>x</sub>.

While total emissions from motorcycles are expected to remain considerably lower than the contribution of light- and heavy-duty vehicles, motorcycle emissions can be an important source of air pollution given that these vehicles are often used in urban areas during periods of warm weather associated with the formation of ground-level ozone and smog.

La Chine et l'Inde produisent toutes deux plus de motocyclettes que n'importe quel autre pays, et elles en exporteront vraisemblablement un jour en Amérique du Nord. Un nombre très restreint de motocyclettes faites sur mesure sont fabriquées au Canada et y sont vendues de même qu'aux États-Unis. La plupart des modèles de nouvelles motocyclettes vendues au Canada sont déjà visés par un certificat de conformité en matière d'émissions délivré par l'EPA des États-Unis, parce qu'elles sont également mises en marché aux États-Unis.

#### *Contribution des véhicules routiers à la pollution atmosphérique au Canada*

Les véhicules routiers contribuent dans une large mesure à émettre divers polluants atmosphériques, dont les composés organiques volatils (COV), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les particules, le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), lesquels sont collectivement désignés sous le nom de « principaux contaminants atmosphériques » (PCA). Les NO<sub>x</sub> et les COV interviennent tous deux dans une série de réactions complexes menant à la formation d'ozone troposphérique, qui est un irritant respiratoire et l'un des principaux composants du smog. Ce dernier est un mélange nocif de polluants atmosphériques, formé principalement d'ozone troposphérique et de particules, et il revêt souvent la forme d'une brume recouvrant les centres urbains.

Le tableau 1 résume la contribution estimative des motocyclettes aux émissions totales attribuables aux véhicules routiers.

**Tableau 1 : Émissions estimatives des véhicules routiers (2000)<sup>4</sup>**

Polluant	Catégorie de véhicules routiers	Émissions totales (kilotonnes)
COV	Lourds	31,9
	Légers	371,9
	Motocyclettes	1,3
CO	Lourds	259,7
	Légers	5461,1
	Motocyclettes	8,6
NO <sub>x</sub>	Lourds	529,9
	Légers	319,3
	Motocyclettes	0,8

Les normes d'émissions concernant les motocyclettes routières n'ont pas changé depuis de nombreuses années. Si l'on ne modifie pas ces normes, les émissions totales attribuables aux motocyclettes devraient augmenter entre 2004 et 2020, et ce, en raison de l'augmentation prévue du nombre des motocyclettes et de la distance parcourue par ces dernières. Si l'on combine ce fait aux diminutions prévues des émissions dues aux véhicules et aux camions légers et lourds à cause de l'introduction de véhicules moins polluants en vue de satisfaire à des dispositions réglementaires plus strictes, la contribution, en pourcentage, des motocyclettes aux émissions imputables aux véhicules routiers passera, entre 2000 et 2020, de 0,3 à 1,8 pour les COV, de 0,1 à 0,5 pour le CO et de 0,1 à 0,8 pour les NO<sub>x</sub>.

Bien que l'on s'attende à ce que les émissions totales des motocyclettes demeurent considérablement inférieures à la contribution des véhicules légers et lourds, ces émissions peuvent être une source importante de pollution atmosphérique parce que l'on utilise souvent ces véhicules en milieu urbain lors des périodes de temps chaud qui sont associées à la formation de l'ozone troposphérique et du smog.

<sup>4</sup> Environment Canada's "2000 Criteria Air Contaminants (CAC) Emission Summary" available at [www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac\\_home\\_e.cfm](http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_e.cfm).

<sup>4</sup> « Émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) du Canada pour 2000 », Environnement Canada, disponible à l'adresse [www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac\\_home\\_f.cfm](http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_f.cfm).

*Policy framework: alignment with U.S. standards*

Air pollution is a serious problem in Canada and the combustion of fuels to power on-road vehicles is a major contributor to this problem, particularly in urban areas. Air pollution has major impacts on the environment and the health of Canadians. Health studies indicate that air pollution contributes to numerous adverse health impacts, including premature mortality. While emissions of some pollutants have declined over the past two decades, air pollution continues to be one of Canada's highest environmental priorities and challenges.

In 2000, Environment Canada initiated a process of consulting with a broad range of stakeholders to develop a plan for the further reduction of emissions resulting from the use of vehicles and engines. Following a thorough review and full consideration of stakeholder submissions and viewpoints, the federal Minister of the Environment published the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels.<sup>5</sup> The Agenda set out a series of regulatory and non-regulatory measures to be developed and implemented over a ten-year period to reduce emissions from a broad range of on-road and off-road vehicles and engines. The Agenda was developed in recognition that effective policies to reduce emissions must consider vehicle/engines and fuels as an integrated system.

Pursuant to the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, Environment Canada is implementing a series of regulations for on-road and off-road vehicles and engines that are used in a broad range of applications and based on a policy of alignment with corresponding U.S. regulated requirements. This approach is founded on strong environmental and economic rationales and has been widely supported by stakeholders.

The proposed amendments continue the established policy of aligning Canada's emission requirements with those of the United States.

Changes to technical emission standards for motorcycles

The following sections summarize the main elements of the new U.S. rule and, where applicable, describe

- the consequential automatic changes to the current Regulations resulting from existing incorporations by reference of U.S. standards; and
- the proposed amendments to the current Regulations that are necessary to maintain alignment with U.S. standards for 2006 and later model year motorcycles.

Any reference to "standards" in the context of the Regulations refers to regulatory standards and, for all purposes of interpretation or application of the U.S. rule referenced in the proposed amendments, readers should consult the official publication in the U.S. Federal Register.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, Minister of the Environment, *Canada Gazette*, Part I, February 17, 2001.

<sup>6</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles, Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, January 15, 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

*Cadre stratégique : harmonisation avec les normes des États-Unis*

La pollution atmosphérique est un grave problème au Canada, et la combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers en est une cause importante, principalement dans les régions urbaines. La pollution atmosphérique a d'importants effets sur l'environnement et sur la santé des Canadiens. Des études sur la santé ont démontré que la pollution atmosphérique contribue à d'importants effets nocifs sur la santé, dont la mortalité prématurée. Même si les émissions de certains polluants ont diminué au cours des deux dernières décennies, la pollution atmosphérique demeure parmi les priorités et les défis les plus importants du Canada en matière d'environnement.

En 2000, Environnement Canada a lancé un processus de consultation auprès d'un vaste éventail de parties intéressées en vue d'élaborer un plan destiné à réduire davantage les émissions résultant de l'utilisation des véhicules et des moteurs. À la suite d'un examen approfondi de l'ensemble des soumissions et des points de vue des parties intéressées, le ministre fédéral de l'Environnement a publié le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants<sup>5</sup>. Ce programme expose une série de mesures réglementaires et non réglementaires à élaborer et à mettre en œuvre sur une période de dix ans en vue de réduire les émissions d'une large gamme de véhicules routiers et hors route et de leurs moteurs. L'élaboration du programme repose sur le principe que, pour être efficaces, les politiques de réduction des émissions doivent considérer les véhicules/moteurs et les carburants comme un système intégré.

Conformément au Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, Environnement Canada met en œuvre une série de dispositions réglementaires axées sur les véhicules routiers et hors route et leurs moteurs qui sont utilisés dans un vaste éventail d'applications. Ces dispositions sont également fondées sur une politique d'harmonisation avec les exigences réglementaires correspondantes des États-Unis. Cette démarche est étayée par de sérieuses justifications environnementales et économiques et bénéficie du vaste appui des parties intéressées.

Les modifications proposées poursuivent la politique établie, qui consiste à harmoniser les exigences du Canada en matière d'émissions avec celles des États-Unis.

Changements apportés aux normes d'émissions techniques visant les motocyclettes

Les sections qui suivent résument les principaux aspects de la nouvelle règle des États-Unis et, s'il y a lieu, décrivent ce qui suit :

- les changements automatiques apportés au règlement actuel en raison des éléments existants incorporés par renvoi aux normes des États-Unis;
- les modifications proposées au règlement actuel qui s'avèrent nécessaires pour assurer son harmonisation avec les normes des États-Unis qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes.

Toute référence faite aux « normes », dans le contexte du Règlement, renvoie aux normes réglementaires et, pour toute interprétation ou application de la règle des États-Unis dont il est question dans les modifications proposées, le lecteur est prié de consulter le texte officiel publié dans le U.S. Federal Register<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, ministre de l'Environnement, *Gazette du Canada*, Partie I, 17 février 2001.

<sup>6</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, 15 janvier 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

*1) New standards for exhaust, evaporative and crankcase emissions*

The current *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. Accordingly, the EPA's new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles for the existing scope of Class I to III motorcycles are automatically incorporated under the current Regulations.

Motorcycles are currently required to comply with these emission standards for a defined "full useful life" period. The useful life is specified in years and as accumulated mileage, whichever comes first, and varies depending on the class of motorcycle. Under the current Regulations, the useful life for motorcycles is based on engine displacement and is divided into three classes, with each class having a different "useful life" as outlined in Table 2.

**Table 2: Current on-road motorcycle displacement classes and useful life**

Motorcycle Class	Engine Displacement (cc)	Useful Life
I	50–169	5 years or 12 000 km
II	170–279	5 years or 18 000 km
III	280 +	5 years or 30 000 km

Under the U.S. rule, current Class I motorcycles (i.e. 50–169 cc) will be renamed "Class IB" and will retain the same useful life of 5 years or 12 000 km. This name change is automatically incorporated into the current Regulations. The useful life for Classes II and III will remain unchanged.

Under the current Regulations, the exhaust emission limits for total HC and CO from motorcycles are 5.0 grams/kilometre (g/km) and 12 g/km, respectively, which are aligned with current U.S. federal rules for pre-2006 motorcycles. Table 3 summarizes the new U.S. on-road motorcycle exhaust emission standards and implementation schedules. These more stringent emission standards will automatically apply to all current classes of on-road motorcycles (i.e. Class IB to III).

**Table 3: New on-road motorcycle exhaust emission standards**

Implementation Model Year	Motorcycle Class	Engine Displacement (cc)	HC (g/km)	HC + NO <sub>x</sub> (g/km)	CO (g/km)
2006 and later	IB	< 170	1.0	1.4*	12.0
2006 and later	II	170–279	1.0	1.4*	12.0
2006–2009 (Tier 1)	III	280 +	--	1.4	12.0
2010 and later (Tier 2)			--	0.8	12.0

\* Companies have the option of meeting a combined HC+NO<sub>x</sub> standard for Class I and II motorcycles instead of the HC standard. Companies may use optional emission averaging to demonstrate compliance with HC+NO<sub>x</sub> standards.

*1) Nouvelles normes pour les émissions des gaz d'échappement, des gaz d'évaporation et du carter*

La version actuellement en vigueur du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* incorpore les normes d'émissions techniques des États-Unis par renvoi au U.S. Code of Federal Regulations pour une année de modèle donnée de véhicules. Par conséquent, les nouvelles normes de l'EPA en matière d'émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter qui s'appliquent aux motocyclettes routières des classes I à III de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées au règlement actuel.

À l'heure actuelle, les motocyclettes sont tenues de se conformer à ces normes d'émissions pendant une période définie, appelée « durée totale de vie utile ». La durée de vie utile est précisée sous forme d'années ainsi que sous forme de kilométrage accumulé, selon la première occurrence, et elle varie selon la classe de motocyclettes. Aux termes du règlement actuel, la durée de vie utile des motocyclettes est basée sur la cylindrée du moteur et est divisée en trois classes, dotées chacune d'une « durée de vie utile » différente, comme l'illustre le tableau 2.

**Tableau 2 : Classes actuelles de cylindrée des motocyclettes routières et durée de vie utile**

Classe de motocyclettes	Cylindrée du moteur (cm <sup>3</sup> )	Durée de vie utile
I	50-169	5 ans ou 12 000 km
II	170-279	5 ans ou 18 000 km
III	280 +	5 ans ou 30 000 km

D'après la règle des États-Unis, la classe I actuelle (motocyclettes d'une cylindrée de 50 cm<sup>3</sup> à 169 cm<sup>3</sup>) sera rebaptisée « classe IB » et conservera la même durée de vie utile de 5 ans ou 12 000 km. Ce changement de nom est incorporé automatiquement au règlement actuellement en vigueur. Les durées de vie utile prévues pour les classes II et III ne changeront pas.

Selon le règlement actuel, les limites d'émissions de gaz d'échappement, pour les émissions totales de HC et de CO, provenant des motocyclettes sont de 5,0 grammes par kilomètre (g/km) et de 12 g/km, respectivement, ce qui est conforme aux règles fédérales actuellement en vigueur aux États-Unis pour les motocyclettes qui datent d'avant 2006. Le tableau 3 résume les nouvelles normes d'émissions des États-Unis concernant les gaz d'échappement des motocyclettes routières, de même que les calendriers de mise en œuvre. Ces normes plus strictes s'appliqueront automatiquement à toutes les classes actuelles de motocyclettes routières (c'est-à-dire de la classe IB à la classe III).

**Tableau 3 : Nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement pour les motocyclettes routières**

Année-modèle de mise en œuvre	Classe de motocyclette	Cylindrée du moteur (cm <sup>3</sup> )	HC (g/km)	HC + NO <sub>x</sub> (g/km)	CO (g/km)
À compter de 2006 inclusivement	IB	< 170	1,0	1,4*	12,0
À compter de 2006 inclusivement	II	170-279	1,0	1,4*	12,0
De 2006 à 2009 (« Tier 1 »)	III	280 +	--	1,4	12,0
À compter de 2010 inclusivement (« Tier 2 »)			--	0,8	12,0

\* Les entreprises ont le choix de satisfaire à une norme HC+NO<sub>x</sub> combinée pour les motocyclettes de classes I et II, plutôt qu'à la norme HC. Les entreprises peuvent recourir à la mise en moyenne facultative des émissions afin de démontrer leur conformité aux normes relatives aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>.

The current Regulations do not establish limits to control evaporative emissions<sup>7</sup> from on-road motorcycles. Beginning in the 2008 model year, the new U.S. rule requires that fuel tanks and fuel hoses on on-road motorcycles meet permeation emission<sup>8</sup> standards. These standards limit fuel tank permeation to 1.5 grams per square metre per day (g/m<sup>2</sup>/day) based on the inside area of the tank and limit fuel hose permeation to 15 g/m<sup>2</sup>/day based on the inside area of the hose. These new permeation emission standards for 2008 and later model year motorcycles are automatically incorporated by reference into the current Regulations.

New test procedures to measure evaporative emissions resulting from permeation losses and changes to test fuel specifications (i.e. lower sulphur content) are automatically incorporated through existing references to U.S. test procedures.

## 2) Proposed regulation of small displacement motorcycles (less than 50 cc)

For the first time, the EPA's new emission rules will establish emission standards for on-road motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc beginning with the 2006 model year. In addition to the above, motorcycles that "cannot start from a dead stop using only the engine" will no longer be excluded from having to comply with emission standards for on-road motorcycles.

Environment Canada proposes to amend the definition of "motorcycle" under the current Regulations to remove the existing exclusions for vehicles that have an engine displacement of less than 50 cc and vehicles that cannot start from a dead stop using only the engine. This will ensure that the scope of on-road motorcycles subject to emission standards continues to be aligned with the United States. Any motorcycle that cannot exceed a maximum speed of 40 km/hr (25 mph) over a paved level surface will continue to be considered not to be an "on-road vehicle" under the Regulations and will continue to not be subject to the emission standards for on-road motorcycles, which is consistent with U.S. requirements. Generally, any "motorcycle-type" vehicle that is considered not to be an on-road vehicle would be deemed to be an "off-road recreational vehicle" and would be subject to its own set of emission standards. The Department is currently developing emission regulations for off-road recreational vehicles.

Consistent with the new U.S. rule, vehicles with a displacement of less than 50 cc will be considered to be "Class IA" motorcycles with a useful life of 5 years or 6 000 km, whichever comes first.

Environment Canada is proposing new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for Class IA motorcycles, consistent with the new U.S. federal rules for 2006 and later model year motorcycles. The proposed new exhaust emission limits for total HC and CO are 1.0 g/km and 12 g/km, respectively. Also consistent with the U.S. rule, it is proposed that companies have the option to demonstrate compliance with an HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission limit of 1.4 g/km in lieu of the HC limit. The proposed

Le règlement actuel ne fixe pas de limites pour les émissions de gaz d'évaporation<sup>7</sup> des motocyclettes routières. La nouvelle règle des États-Unis exige qu'à compter de l'année de modèle 2008, les réservoirs d'essence et les tuyaux d'alimentation en essence des motocyclettes routières devront satisfaire aux normes d'émissions par perméation<sup>8</sup>. Ces dernières limitent la perméation du réservoir d'essence à 1,5 gramme par mètre carré par jour (g/m<sup>2</sup>/jour) selon la surface intérieure du réservoir, et celle des tuyaux d'alimentation en essence à 15 g/m<sup>2</sup>/jour selon la surface intérieure du tuyau. Ces nouvelles normes d'émissions qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2008 et des années suivantes sont automatiquement incorporées par renvoi au règlement actuel.

De nouvelles méthodes d'essai de contrôle, permettant de mesurer les émissions de gaz d'évaporation attribuables aux pertes par perméation, ainsi que les changements apportés aux spécifications des carburants d'essai (c'est-à-dire la réduction de la teneur en soufre), sont automatiquement incorporées par les renvois existants aux méthodes d'essai de contrôle des États-Unis.

## 2) Projet de règlement sur les motocyclettes de petite cylindrée de moteur (moins de 50 cm<sup>3</sup>)

Pour la première fois, les nouvelles règles de l'EPA en matière d'émissions fixeront des normes axées sur les motocyclettes routières dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> à compter de l'année de modèle 2006. De plus, les motocyclettes ne pouvant pas « démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement » devront satisfaire aux normes d'émissions applicables aux motocyclettes routières.

Environnement Canada se propose de modifier la définition d'une « motocyclette » dans le règlement actuel afin d'enlever les exclusions applicables aux véhicules dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> et aux véhicules qui ne peuvent pas démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement. Cette mesure garantira que l'éventail des motocyclettes routières soumises aux normes d'émissions continuera d'être harmonisé avec les normes des États-Unis. Toute motocyclette incapable de dépasser une vitesse maximale de 40 km/h (25 milles à l'heure) sur une surface pavée et de niveau ne sera toujours pas considérée comme un « véhicule routier » aux termes du Règlement, ni assujettie aux normes d'émissions concernant les motocyclettes routières, ce qui cadre avec les exigences des États-Unis. En général, n'importe quel véhicule de type « motocyclette » qui n'est pas considéré comme un véhicule routier devrait faire partie de la catégorie des « véhicules récréatifs hors route » et être assujetti à sa propre série de normes d'émissions. Le Ministère met actuellement au point des dispositions réglementaires axées sur les émissions des véhicules récréatifs hors route.

Conformément à la nouvelle règle des États-Unis, les véhicules dont le moteur est d'une cylindrée de moins de 50 cm<sup>3</sup> seront considérés comme des motocyclettes de la « classe IA » et ayant une durée de vie utile de 5 ans ou de 6 000 km, selon la première occurrence.

Environnement Canada propose de nouvelles normes concernant les émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter pour les motocyclettes de la classe IA, ce qui s'accorde avec les nouvelles règles fédérales des États-Unis qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes. Les nouvelles limites d'émissions de gaz d'échappement que l'on propose pour les émissions totales de HC et de CO sont de 1,0 g/km et de 12 g/km, respectivement. Toujours en accord avec

<sup>7</sup> "Evaporative emissions" refer to HC emissions that result from the evaporation of fuel.

<sup>8</sup> "Permeation emissions" refer to evaporative emissions that result from the permeation of fuel through the fuel system materials.

<sup>7</sup> Les « émissions de gaz d'évaporation » désignent les émissions d'hydrocarbures résultant de l'évaporation du carburant.

<sup>8</sup> Les « émissions par perméation » désignent les émissions résultant de la perméation du carburant passant au travers des matières du système de carburant.



evaporative standard is the same as that being applied to Classes IB to III motorcycles beginning in the 2008 model year (i.e. permeation emission limits of 1.5 g/m<sup>2</sup>/day for fuel tanks and 15 g/m<sup>2</sup>/day for fuel system hoses). As well, it is proposed that the existing prohibition on the release of crankcase emissions be extended to apply to Class IA motorcycles.

The U.S. final rule sets out provisions that, under certain limited conditions, on-road Class IA motorcycles can be equipped with less than 50 cc displacement engines certified for off-road use. These engines would be certified for use in off-road motorcycles, snowmobiles, and all-terrain vehicles, or certified as off-road small spark-ignition engines at or below 19 kilowatts for use in lawnmowers, snow blowers, chainsaws, etc. The proposed amendments make allowances for a similar approach in Canada.

Also consistent with U.S. rules, the proposed amendments introduce new exhaust emission test procedures for Class IA motorcycles (incorporated by reference). The new test procedure specifies that a modified version of the existing Class I driving cycle be applied to Class IA motorcycles having a top speed of less than 58.7 km/hr (36.5 mph). The new test procedure is modified by adjusting each speed point of the driving cycle by the ratio of the top speed of the motorcycle to 58.7 km/hr (36.5 mph), which is the top speed of the existing Class I drive cycle. The "vehicle top speed" is the highest sustainable speed on a flat paved surface with a rider weighing 80 kg (176 lbs). The modified cycle is intended to ensure that these motorcycles are tested within their operational limits. Any Class IA motorcycle with a top speed at or greater than 58.7 km/hr (36.5 mph) is required to be tested using the existing and unmodified Class I driving cycle.

The vast majority of motorcycles imported into Canada are sold concurrently in the United States and are certified as compliant with EPA emission standards. Nonetheless, Environment Canada recognizes that the timing to adjust to the new requirements can be a challenge, particularly for small importers of low-displacement motorcycles. Accordingly, in order to provide companies with sufficient lead time, the Department is proposing that motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc that are manufactured on or after July 1, 2006, be required to comply with the new emission standards.

### 3) Proposed optional corporate emissions averaging

The new U.S. rule introduces the option for companies to meet certain emission standards (i.e. exhaust HC+NO<sub>x</sub> and fuel tank permeation) on a corporate fleet average basis. Companies can opt to certify some motorcycles at specified emission levels (known as the Family Emission Limits or "FELs") above the prescribed emission standard and certify other motorcycles to FELs below the standard, provided that the calculated sales-weighted average emissions level of such motorcycles in a company's new motorcycle fleet of a given model year does not exceed the applicable emission standard. The formula used for calculating a

la règle des États-Unis, il est proposé que les entreprises aient le choix de démontrer qu'elles se conforment à une limite d'émissions HC+NO<sub>x</sub> de 1,4 g/km, plutôt qu'à la limite fixée pour les HC. La norme proposée pour les gaz d'évaporation est la même que celle qui s'appliquera aux motocyclettes des classes IB à III à compter de l'année de modèle 2008 (des limites d'émissions par perméation de 1,5 g/m<sup>2</sup>/jour pour les réservoirs d'essence et de 15 g/m<sup>2</sup>/jour pour les tuyaux d'alimentation en essence). Il est proposé en outre que l'interdiction actuelle concernant les émissions du carter s'étende aux motocyclettes de la classe IA.

La règle finale des États-Unis comporte des dispositions prévoyant que, dans certaines conditions restreintes, les motocyclettes routières de classe IA peuvent être munies d'un moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, homologué pour une utilisation hors route. Ces moteurs seraient homologués pour être utilisés dans des motocyclettes hors route, des motoneiges et des véhicules tout-terrain, ou homologués à titre de petits moteurs hors route à allumage commandé d'une puissance de 19 kilowatts ou moins utilisés dans les tondeuses à gazon, les souffleuses à neige, les tronçonneuses, etc. Les modifications proposées prévoient l'adoption d'une approche similaire au Canada.

Toujours en accord avec les règles des États-Unis, les modifications proposées introduisent de nouvelles méthodes d'essai de contrôle des émissions de gaz d'échappement pour les motocyclettes de la classe IA (méthode incorporée par renvoi). La nouvelle méthode d'essai de contrôle précise qu'une version modifiée du cycle actuel de conduite prévu pour la classe I doit être appliquée aux motocyclettes de la classe IA ayant une vitesse maximale de moins de 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure). La nouvelle méthode d'essai de contrôle est modifiée en rajustant chaque point de vitesse du cycle de conduite en fonction du rapport entre la vitesse maximale de la motocyclette et la vitesse soutenable maximale du cycle de conduite existant pour les motocyclettes de la classe I, soit 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure). La « vitesse maximale du véhicule » est la vitesse la plus élevée que maintient un motocycliste pesant 80 kg (176 lb) sur une surface pavée et de niveau. L'objectif du cycle modifié est d'assurer que ces motocyclettes soient contrôlées à l'intérieur de leurs limites opérationnelles. Toute motocyclette de la classe IA dont la vitesse maximale est de 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure) ou plus doit être contrôlée selon le cycle de conduite existant et non modifié de la classe I.

La grande majorité des motocyclettes importées au Canada sont aussi vendues aux États-Unis et homologuées comme étant conformes aux normes d'émissions de l'EPA des États-Unis. Environnement Canada reconnaît toutefois que le temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles exigences peut poser des difficultés, surtout pour les petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée. Par conséquent, afin d'accorder aux entreprises un délai suffisant, le Ministère propose que les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> et construites après le 1<sup>er</sup> juillet 2006 inclusivement soient tenues d'être conformes aux nouvelles normes d'émissions.

### 3) Possibilité de satisfaire à la norme moyenne pour le parc de motocyclettes d'entreprise

La nouvelle règle des États-Unis offre aux entreprises la possibilité de satisfaire à certaines normes d'émissions (par exemple, HC+NO<sub>x</sub> pour les gaz d'échappement et perméation des réservoirs d'essence) qui s'appliquent aux émissions moyennes d'un parc de motocyclettes d'entreprise. Les entreprises peuvent choisir d'homologuer certaines motocyclettes selon des niveaux d'émissions précisés (appelés « limites d'émissions par famille » ou « LEF ») supérieurs à la norme d'émissions prescrite et d'homologuer d'autres motocyclettes selon une LEF inférieure à la norme, pourvu que le niveau d'émissions calculé selon la

company's average HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission level for a given model year is

Average Emission Level =

$$\left[ \sum_i (FEL)_i \times (UL)_i \times (\text{Production})_i \right] / \left[ \sum_i (\text{Production})_i \times (UL)_i \right]$$

where,

FEL<sub>i</sub> = the family emission limit applicable to the engine family;

UL<sub>i</sub> = the useful life of the engine family; and

Production<sub>i</sub> = the number of vehicles in the engine family.

A company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the Tier 1 and Tier 2 "HC+NO<sub>x</sub>" exhaust emission standards for Class III motorcycles, with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006–2009 model years and 2.5 g/km for 2010 and beyond. Companies that certify Class I and Class II motorcycles to the optional HC+NO<sub>x</sub> emission standard can establish a separate averaging program for those classes with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006 model year and beyond.

Emission credits<sup>9</sup> generated by a company's Class III fleet of a model year may be used to offset a deficit in its Class I and II fleet in the same model year (credits are adjusted to account for different useful life).

Similarly, a company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the permeation emission standards for non-metal fuel tanks for the 2008 and later model year motorcycles. The formula used for calculating a company's average fuel tank permeation emission level for a given model year is similar to the one for the HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission level, where

FEL<sub>i</sub> = the family emission limit applicable to the engine family;

UL<sub>i</sub> = the useful life of the engine family in years; and

Production<sub>i</sub> = the number of vehicles in the engine family multiplied by the average internal surface area of the vehicles' fuel tanks.

The U.S. rule does not specify a maximum allowable FEL and does not allow for the generating or banking of credits or deficits in its permeation emissions averaging provisions.

Environment Canada is proposing to adopt provisions to allow companies to meet the applicable 2006 and later model year emission standards in Canada on the basis of Canadian corporate fleet average emissions. While the averaging provisions are based on those of the United States, there are differences aimed at specifically recognizing U.S. certified vehicles that are sold concurrently in both countries. Under the proposed amendments, a company's fleet of new motorcycles manufactured or imported for sale in Canada may include motorcycles that are certified to an

moyenne pondérée des ventes du parc de nouvelles motocyclettes d'une année de modèle donnée appartenant à l'entreprise ne dépasse pas la norme applicable. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen d'émissions HC+NO<sub>x</sub> du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est la suivante :

Niveau moyen d'émission =

$$\left[ \sum_i (LEF)_i \times (DV)_i \times (\text{Production})_i \right] / \left[ \sum_i (\text{Production})_i \times (DV)_i \right]$$

où :

LEF<sub>i</sub> = la limite d'émissions par famille pertinente à la famille de moteurs;

DV<sub>i</sub> = la durée de vie utile de la famille de moteurs;

Production<sub>i</sub> = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs.

Une entreprise peut utiliser la moyenne des émissions pour démontrer la conformité des motocyclettes de classe III aux normes d'émissions combinées HC+NO<sub>x</sub> « Tier 1 » et « Tier 2 », fondée sur une LEF maximale acceptable de 5,0 g/km pour les années de modèles 2006 à 2009 et de 2,5 g/km à compter de l'année de modèle 2010. Les entreprises qui homologuent des motocyclettes de classe I et de classe II selon la norme d'émissions combinée optionnelle HC+NO<sub>x</sub> peuvent établir un programme distinct de mise en moyenne des émissions pour ces classes, en prenant pour base une LEF acceptable maximale de 5,0 g/km à compter de l'année de modèle 2006.

Les crédits relatifs<sup>9</sup> aux émissions générés par le parc de motocyclettes de classe III d'une entreprise peuvent servir à compenser le déficit relatif aux émissions du parc de motocyclettes de classes I et II de la même année-modèle (les crédits sont rajustés pour tenir compte des durées de vie utile différentes).

Parallèlement, une entreprise peut recourir à la mise en moyenne des émissions comme base pour montrer qu'elle satisfait à la norme d'émissions par perméation qui vise les réservoirs d'essence non métalliques des motocyclettes de l'année de modèle 2008 et des années suivantes. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen des émissions par perméation des réservoirs d'essence pour une année de modèle donnée est similaire à celle qui s'applique au niveau d'émissions HC+NO<sub>x</sub> où :

LEF<sub>i</sub> = la limite d'émissions par famille qui s'applique à la famille de moteurs;

DV<sub>i</sub> = la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en années;

Production<sub>i</sub> = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs, multiplié par la surface interne moyenne des réservoirs d'essence des véhicules.

La règle des États-Unis ne précise pas de LEF admissible maximale et ne permet pas de générer ou d'accumuler des crédits ou des déficits dans ses dispositions relatives à la mise en moyenne des émissions par perméation.

Environnement Canada se propose d'adopter des dispositions qui permettraient aux entreprises de satisfaire aux normes d'émissions applicables à l'année de modèle 2006 et aux années suivantes au Canada, en prenant pour base les émissions moyennes d'un parc d'entreprise canadien. Tandis que les dispositions de mise en moyenne s'inspirent de celles des États-Unis, il y a tout de même des différences qui visent à reconnaître expressément les véhicules homologués aux États-Unis qui sont vendus des deux côtés de la frontière. D'après les modifications proposées, le parc

<sup>9</sup> Emission credits are generated when a company's fleet average emissions value in a model year is lower than the prescribed standard for the class; an emission deficit is incurred when a company's fleet average emissions value in a model year exceeds the prescribed standard for the class.

<sup>9</sup> Les crédits relatifs aux émissions sont générés lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est inférieure à la norme prescrite pour la classe; un déficit relatif aux émissions se produit lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est supérieure à la norme prescrite pour la classe.

FEL that is above the applicable emission standard as long as (1) the motorcycles comply with the FEL referred to in the EPA certificate of conformity and belong to an engine family of which the total number of units sold in Canada does not exceed the total number of units sold in the United States; or (2) if a company's fleet includes motorcycles not meeting these criteria, the company conforms with the applicable emission standards on the basis of the average emissions of all its motorcycles that are certified to an FEL, or only of those motorcycles that do not meet the specified criteria.

The proposed Regulations require that companies manufacturing or importing motorcycles for sale in Canada submit an end-of-model-year report to Environment Canada. In any model year where a company's fleet of new motorcycles includes motorcycles certified to an FEL that exceeds the applicable emission standard, the proposed amendments require that the company's report contain specific information related to their fleet average emission values for the model year. The reporting requirements will allow the Department to monitor the fleet average emission performance of companies.

#### 4) *Proposed flexibility for small-volume manufacturers*

The U.S. rules provide new compliance flexibilities for "small-volume manufacturers,"<sup>10</sup> which are manufacturers and importers with fewer than 500 employees worldwide and fewer than 3 000 U.S. motorcycle sales per year. Small-volume manufacturers are required to comply with the Tier 1 standards for Class III motorcycles beginning in the 2008 model year, two years later than for larger companies. In addition, small-volume manufacturers are not required to comply with the Tier 2 standards for Class III motorcycles.<sup>11</sup> The types of classic and custom motorcycles typically built by small-volume manufacturers tend to make the addition of new technologies a uniquely resource-intensive prospect. The Tier 2 standards are not being applied by the United States to small-volume manufacturers at this time, as they represent a significant technological challenge and are potentially infeasible for these small manufacturers. The general intent of the U.S. special provisions for small-volume manufacturers was stated by the EPA as "to reduce the burden while ensuring the vast majority of the program is implemented to ensure timely emission reductions."

Under Canada's current Regulations, motorcycles sold in the United States under small-volume manufacturer provisions would be eligible for sale in Canada through the acceptance of the EPA certificate of conformity as evidence of conformity with Canada's corresponding emission standards. Given the established policy of alignment, Environment Canada also intends that Class III motorcycles manufactured in, or imported into, Canada by a company dealing in small volumes of motorcycles that are not covered by U.S. certification be subject to emission standards equivalent to

de motocyclettes neuves construites ou importées en vue de leur vente au Canada que possède une entreprise peut inclure des motocyclettes qui sont homologuées en fonction d'une LEF supérieure à la norme d'émissions applicable, dans la mesure où : (1) les motocyclettes sont conformes à la LEF mentionnée dans le certificat de conformité de l'EPA et appartiennent à une famille de moteurs dont le nombre total d'unités vendues au Canada n'excède pas le nombre total d'unités vendues aux États-Unis; ou (2) si le parc d'une entreprise comprend des motocyclettes qui ne satisfont pas à ces critères, l'entreprise se conforme aux normes d'émissions applicables en prenant pour base les émissions moyennes de toutes ses motocyclettes homologuées en fonction d'une LEF, ou uniquement celles qui ne satisfont pas aux critères précisés.

Le règlement proposé exige que les entreprises qui construisent des motocyclettes ou en importent en vue de leur vente au Canada soumettent à Environnement Canada un rapport de fin d'année de modèle. Pour toute année de modèle où le parc de nouvelles motocyclettes d'une entreprise comprend des motocyclettes homologuées selon une LEF qui excède la norme d'émissions applicable, les modifications proposées exigent que le rapport soumis par l'entreprise contienne des renseignements précis sur les valeurs d'émissions moyennes de son parc pour l'année de modèle en question. L'obligation de produire un rapport permettra au Ministère de surveiller le rendement des entreprises au chapitre des émissions moyennes de leur parc.

#### 4) *Mesures d'assouplissement proposées pour les constructeurs à faible volume*

Les règles des États-Unis prévoient de nouvelles mesures d'assouplissement en matière de conformité qui visent les « constructeurs à faible volume »<sup>10</sup>, c'est-à-dire les constructeurs et les importateurs comptant moins de 500 employés à l'échelle mondiale et vendant moins de 3 000 motocyclettes aux États-Unis par année. Les constructeurs à faible volume sont tenus de respecter les normes « Tier 1 » pour les motocyclettes de classe III à compter de l'année de modèle 2008, soit deux ans plus tard que les entreprises de plus grande envergure. En outre, les constructeurs à faible volume ne sont pas tenus de respecter les normes « Tier 2 » qui visent les motocyclettes de classe III<sup>11</sup>. Les types de motocyclettes classiques et faites sur mesure que fabriquent habituellement les constructeurs à faible volume ont tendance à incorporer de nouvelles technologies exigeantes en termes de ressources. À ce stade-ci, les États-Unis n'appliquent pas les normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume car ces dernières représentent un défi technologique de taille et peuvent s'avérer impossibles à appliquer pour ces constructeurs. L'EPA a indiqué que l'objectif général des dispositions spéciales des États-Unis concernant les constructeurs à faible volume est le suivant : « alléger le fardeau tout en veillant à ce que la majeure partie du programme soit mise en œuvre afin de réduire les émissions en temps opportun ».

Selon le règlement canadien actuel, les motocyclettes vendues aux États-Unis dans le cadre des dispositions relatives aux constructeurs à faible volume pourraient être vendues au Canada si le certificat de conformité de l'EPA est accepté en tant que preuve de conformité aux normes d'émissions correspondantes du Canada. Compte tenu de la politique établie d'harmonisation, Environnement Canada prévoit aussi que les motocyclettes de classe III qui sont construites ou importées au Canada par une entreprise à faible volume de motocyclettes non visées par l'homologation des

<sup>10</sup> This would also include importers of motorcycles.

<sup>11</sup> The EPA indicated its intent to participate in a review planned by California in 2006 to evaluate progress in meeting the Tier 2 standards, which may include a re-evaluation of whether the Tier 2 standards should be applied to small-volume manufacturers in the future.

<sup>10</sup> Cela comprendrait également les importateurs de motocyclettes.

<sup>11</sup> L'EPA a fait part de son intention de participer à l'examen que la Californie prévoit effectuer en 2006 pour évaluer les progrès réalisés en vue de satisfaire aux normes « Tier 2 », ce qui pourrait comprendre une réévaluation dans le but de déterminer la pertinence de l'application future des normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume.

those of the United States. Accordingly, similar provisions have been included in the proposed Regulations, but with the associated limit on annual sales volume reduced to a maximum of 200 motorcycles to reflect the proportional size of the Canadian market (i.e. about 8 percent).

### Alternatives

#### Status quo

At the time the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* were finalized and published (January 2003), Environment Canada was aware that the EPA had initiated a rulemaking process to develop new, more stringent emission standards for on-road motorcycles starting in the 2006 model year. This was acknowledged in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that accompanied the publication of the Regulations. The RIAS further stated that once the new U.S. motorcycle emission standards were finalized, the Department “plans to review the final U.S. rule and take any necessary steps to ensure appropriate alignment with U.S. standards. This could include proposing amendments to the Regulations.”

The current Regulations enable a company to base its evidence of conformity with the Regulations on the certificate of conformity issued by the EPA. Given that the majority of motorcycles marketed in Canada fall into this category, the structure of the current Regulations is not expected to have a major effect on the marketability of motorcycles in Canada. However, the current Regulations would

- allow motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc to continue to be unregulated in Canada, while they would be subject to regulations in the United States beginning with the 2006 model year; and
- not include certain flexibilities which could, in some cases, result in more restrictive requirements for models of motorcycles that may be sold in Canada but not in the United States.

The option of retaining the current standards does not take advantage of the opportunity for continued reductions in motorcycle emissions and would not be fully consistent with the policy of aligning Canada’s emission standards with those of the U.S. programs.

#### Voluntary vs. regulatory approach

On-road vehicles and engines continue to be major contributors to air pollution despite the reductions in vehicle emissions achieved over the last three decades. Many Canadians live in areas where air pollution from vehicle use has adverse impacts on their health. Given the importance of environmental protection and improving air quality, the federal government determined that a regulatory framework is appropriate for controlling emissions from on-road vehicles and engines with the publication of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* in January 2003.

The proposed amendments continue to provide the flexibility necessary for manufacturers to operate in a competitive North American market, together with an enforceability that offers a high level of environmental protection for Canadians. The proposed amendments ensure that no single company is allowed to deviate from established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise.

États-Unis soient assujetties à des normes d’émissions équivalentes à celles des États-Unis. Des dispositions analogues ont donc été incluses dans le règlement proposé, mais la limite connexe qui est imposée au volume annuel des ventes est réduite à un nombre maximal de 200 motocyclettes afin de refléter la taille proportionnelle du marché canadien (c’est-à-dire, environ 8 p. 100).

### Solutions envisagées

#### Statu quo

Au moment de mettre la dernière main au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et de le publier (janvier 2003), Environnement Canada savait que l’EPA des États-Unis avait lancé un processus d’élaboration de règlements en vue de fixer de nouvelles normes d’émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l’année de modèle 2006. Ce fait est reconnu dans le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation (RÉIR) qui accompagnait la publication du Règlement. On pouvait aussi lire dans le RÉIR qu’une fois que les nouvelles normes d’émissions américaines pour les motocyclettes seraient fixées, le Ministère prévoyait « examiner la règle définitive des États-Unis et prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne harmonisation avec les normes américaines. Cela pourrait prendre la forme de propositions de modification du règlement ».

Le règlement actuel permet à une entreprise de produire le certificat émis par l’EPA des États-Unis comme preuve de conformité au Règlement. Comme la majorité des motocyclettes mises en marché au Canada entrent dans cette catégorie, la structure du Règlement actuel ne devrait pas avoir une forte incidence sur la possibilité de commercialiser des motocyclettes au Canada. Toutefois, le règlement actuel :

- permettrait aux motocyclettes dotées d’un moteur d’une cylindrée de moins de 50 cm<sup>3</sup> de n’être toujours pas réglementées au Canada, tandis qu’elles seraient soumises à la réglementation des États-Unis à compter de l’année de modèle 2006;
- n’inclurait pas certaines mesures d’assouplissement qui, parfois, donneraient lieu à des exigences plus restrictives pour des modèles de motocyclettes pouvant être vendus au Canada mais non aux États-Unis.

L’option qui consiste à conserver les normes actuellement en vigueur ne tire pas avantage de l’occasion de continuer de réduire les émissions des motocyclettes et ne cadrerait pas tout à fait avec la politique d’harmonisation des normes d’émissions du Canada avec celles des programmes des États-Unis.

#### Démarche volontaire vs démarche réglementaire

Les véhicules routiers et leurs moteurs continuent de contribuer dans une large mesure à la pollution atmosphérique, et ce, malgré les réductions des émissions de véhicules que l’on réalise depuis les 30 dernières années. Bien des Canadiens vivent dans des régions où la pollution atmosphérique imputable à l’utilisation de véhicules a une incidence néfaste sur leur santé. Vu l’importance de la protection de l’environnement et de l’amélioration de la qualité de l’air, le gouvernement fédéral a décidé qu’il convenait de créer un cadre réglementaire pour limiter les émissions attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs en publiant, en janvier 2003, le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Les modifications proposées continuent d’assurer la souplesse dont les constructeurs ont besoin pour réaliser leurs activités dans un marché nord-américain concurrentiel, de pair avec le caractère exécutoire qui s’impose pour offrir aux Canadiens un degré élevé de protection environnementale. Les modifications en question garantissent qu’aucune entreprise n’est autorisée à s’écarter des normes fixées et n’exerce sur d’autres entreprises des pressions concurrentielles identiques.

### Regulations with unique Canadian standards

There are strong environmental and economic rationales for Canada to continue to align its emission standards with those of the United States. The basis for this policy is described in the RIAS supporting the publication of the current Regulations. Accordingly, the option of adopting standards that are different from U.S. federal emission standards was rejected.

### Regulations aligned with U.S. rules

Given the progressive nature of U.S. federal emission standards and the highly integrated nature of the North American vehicle manufacturing industry, there has been broad stakeholder support for the policy of Canada/U.S. alignment of emission standards. This support was evidenced throughout the consultation process associated with the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels and the subsequent regulatory development processes for on-road and off-road vehicle and engine emissions. Aligning with U.S. rules allows for comparable emission performance between the two countries and is cost-effective for companies and consumers. The proposed amendments for motorcycles, therefore, continue to align with the EPA emission standards, which are generally harmonized with those of the California Air Resources Board.<sup>12</sup>

The vast majority of motorcycles sold in Canada are vehicles designed for and marketed in the United States, and Canada represents approximately 8 percent of the Canada/U.S. market. The Department believes that motorcycles designed to meet the U.S. fleet average standard will, when sold concurrently in Canada, yield a similar but not identical result in Canada. Accordingly, a company's fleet average value in Canada, in respect of the motorcycles that it sells concurrently in both countries, will be "anchored" to the U.S. fleet average value and there should be no need for an independent Canadian restriction. The proposed amendments specifically recognize U.S.-certified motorcycles that are sold concurrently in both countries and allow companies to exclude these motorcycles effectively from the optional fleet average standard. The Department believes that the fleet averaging provisions are structured in a manner that will deliver fleet average emissions comparable to the United States while minimizing the regulatory burden on companies and allowing companies to market vehicles in Canada independently from the United States. The approach proposed for the motorcycle fleet averaging standards is consistent with the approach for light-duty vehicles under the current Regulations.

Environment Canada believes that an appropriate regulatory framework is necessary to remove the opportunity for individual companies to sell systematically a significant number of higher-emitting motorcycles in Canada than would be allowed in the United States. This is important to provide assurance that the long-term environmental performance of the Canadian fleet will be comparable with that of the United States.

The proposed amendments contain provisions that act as safeguards towards ensuring a Canadian fleet emission performance

### Un règlement contenant des normes canadiennes uniques

Il y a de sérieuses justifications d'ordre environnemental et économique au fait que le Canada continue d'harmoniser ses normes d'émissions avec celles des États-Unis. Le fondement de cette politique est décrit dans le RÉIR de la réglementation qui accompagnait la publication du règlement actuel. Par conséquent, l'option d'adopter des normes différentes des normes d'émissions fédérales des États-Unis a donc été rejetée.

### Un règlement harmonisé avec les règles des États-Unis

Vu le caractère progressif de la mise en œuvre des normes d'émissions fédérales aux États-Unis et la nature hautement intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord, la politique d'harmonisation des normes d'émissions au Canada et aux États-Unis a reçu un large appui de la part des différentes parties intéressées. Cet appui s'est manifesté au cours du processus de consultation qui a mené à l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, ainsi qu'au processus ultérieur d'élaboration de règlements régissant les émissions de véhicules routiers et hors route et de leurs moteurs. L'harmonisation permet d'obtenir un rendement comparable au point de vue des émissions entre les deux pays et s'avère une initiative rentable à la fois pour les entreprises et pour les consommateurs. Les modifications proposées qui se rapportent aux motocyclettes continuent donc d'être harmonisées avec les normes d'émissions de l'EPA des États-Unis, lesquelles sont généralement harmonisées avec celles du California Air Resources Board<sup>12</sup>.

La grande majorité des motocyclettes vendues au Canada sont des véhicules conçus pour les États-Unis, où ils seront également commercialisés. Les ventes au Canada représentent environ 8 p. 100 du marché canado-américain. Le Ministère croit que les motocyclettes conçues pour répondre à la norme moyenne du parc d'une entreprise des États-Unis, lorsqu'elles sont vendues en même temps au Canada, produiront au Canada un résultat similaire, mais non identique. En conséquence, la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise au Canada, en ce qui concerne les motocyclettes qu'elle vend dans les deux pays, sera « arrimée » à la valeur moyenne du parc américain et il ne devrait pas être nécessaire d'établir une restriction canadienne distincte. Les modifications proposées reconnaissent précisément les motocyclettes homologuées aux États-Unis qui sont vendues à la fois dans les deux pays et permettent aux entreprises d'exclure d'une manière effective ces motocyclettes de la norme facultative moyenne du parc d'une entreprise. Le Ministère croit que les dispositions de mise en moyenne du parc d'une entreprise sont structurées de façon à donner lieu à des émissions moyennes comparables à celles des États-Unis, tout en minimisant le fardeau réglementaire imposé aux entreprises et en permettant à ces dernières de mettre en marché des véhicules au Canada indépendamment des États-Unis. La démarche qui est proposée pour la mise en moyenne des normes du parc de motocyclettes cadre avec la démarche que prévoit le règlement actuel pour les véhicules légers.

Environnement Canada croit qu'il est nécessaire d'appliquer un cadre réglementaire approprié afin d'éliminer l'occasion qu'ont des entreprises de vendre systématiquement au Canada un nombre élevé de motocyclettes plus polluantes qu'on ne le permettrait aux États-Unis. Il est important d'assurer un rendement environnemental à long terme du parc canadien comparable à celui des États-Unis.

Les modifications proposées comportent des dispositions qui agissent comme mécanismes de sauvegarde et permettent d'assurer,

<sup>12</sup> With the exception of the new EPA emission standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc.

<sup>12</sup> À l'exception des nouvelles normes d'émissions de l'EPA visant les motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>.

comparable to the United States. For example, any motorcycle that is sold in Canada and the United States must meet the same emission standards (i.e. be certified to the same FEL) in Canada as in the United States. A company cannot exclude motorcycles certified to an FEL above the applicable emission standard from compliance with a fleet average standard if the total number of equivalent vehicles sold in Canada exceeds the total number of such vehicles sold in the United States. This ensures that a company cannot exclude motorcycles that are certified to higher emission limits from being subject to a fleet average standard in Canada by selling an insignificant number of such vehicles in the United States. A company must also include all eligible motorcycles in the group that is excluded from the fleet average value. Thus, a company could not choose to exclude only a portion of its eligible motorcycles while allowing others to remain in the portion of their fleet subject to the averaging requirements.

There are reasons for a company to market motorcycles uniquely in Canada and, from time to time, there are motorcycle models sold in Canada but not in the United States. The proposed amendments contain provisions to ensure that unique-Canadian motorcycles do not adversely affect the environmental performance of a company's fleet relative to the applicable emission standards.

Environment Canada is not proposing provisions for the early banking of emission credits for Class III motorcycles, as permitted by the EPA. It is believed that the added complexity of such provisions is not warranted. Given the flexibility of the proposed overall approach to the Canada fleet averaging provisions, companies are not expected to be disadvantaged by not being able to generate early emission credits.

Environment Canada is not proposing any new requirements based on the U.S. provisions regarding temporary exemptions for reasons of financial hardship or hardship due to unusual circumstances, or for volume-limited compliance exemptions including those for motorcycle kits (maximum one per individual per lifetime of the provisions) and custom motorcycles used solely for display purposes (maximum 24 per company per year). The framework for granting exemptions and the importation of "non-complying" vehicles for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation and testing is contained directly in the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and these issues are generally addressed on a case-by-case basis.

#### Regulations aligned with the Worldwide Motorcycle Emission Test Cycle and Standards

Canada is a signatory to the Agreement Concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or used on Wheeled Vehicles under the auspices of the United Nations. A primary objective of this agreement is to establish a global process by which Contracting Parties from all regions of the world can jointly develop global technical regulations regarding the safety, environmental protection, energy efficiency, and anti-theft performance of motor vehicles.

au chapitre des émissions du parc canadien, un rendement comparable à celui des États-Unis. Par exemple, n'importe quelle motocyclette vendue à la fois au Canada et aux États-Unis doit satisfaire aux mêmes normes d'émissions (c'est-à-dire, être homologuée selon la même LEF), au Canada comme aux États-Unis. Une entreprise ne peut empêcher des motocyclettes homologuées selon une LEF supérieure à la norme d'émissions applicable d'être conformes à une norme moyenne d'un parc si le nombre total de véhicules équivalents vendus au Canada est supérieur au nombre total des mêmes véhicules vendus aux États-Unis. Cette mesure garantit qu'une entreprise ne peut empêcher que des motocyclettes homologuées selon des LEF supérieures soient soumises à une norme moyenne d'un parc au Canada en vendant un nombre peu élevé de ces mêmes véhicules aux États-Unis. Une entreprise doit également inclure toutes les motocyclettes admissibles dans le groupe qui est exclu de la valeur moyenne du parc. Ainsi, une entreprise ne pourrait pas décider d'exclure une partie seulement des motocyclettes admissibles tout en permettant que d'autres demeurent dans la partie de son parc qui est assujettie aux exigences en matière de mise en moyenne.

Il y a des raisons pour lesquelles une entreprise vend des motocyclettes uniquement au Canada, et il arrive que des modèles de motocyclettes soient parfois vendus au Canada mais pas aux États-Unis. Les modifications proposées contiennent des dispositions qui permettent d'assurer que les motocyclettes strictement canadiennes n'ont pas d'effets néfastes sur le rendement environnemental du parc d'une entreprise, par rapport aux normes d'émissions applicables.

Environnement Canada ne propose pas de dispositions relatives à l'accumulation anticipée de points relatifs aux émissions pour les motocyclettes de classe III, comme le permet l'EPA des États-Unis. On croit que la complexité accrue de ces dispositions est injustifiée. Vu la souplesse de l'approche globale proposée quant aux dispositions régissant les émissions moyennes d'un parc canadien, les entreprises ne devraient pas être désavantagées si elles ne sont pas en mesure de générer des points anticipés.

Environnement Canada ne propose pas de nouvelles exigences fondées sur les dispositions des États-Unis concernant les exemptions temporaires pour difficultés d'ordre financier ou de difficultés à la suite de circonstances inhabituelles ou pour des exemptions à volume limité, y compris les motocyclettes prêtes à monter (maximum d'une motocyclette par personne pendant la vie utile des dispositions) et les motocyclettes fabriquées sur mesure utilisées uniquement à des fins d'exposition (maximum de 24 motocyclettes par entreprise par année). Le cadre régissant l'octroi d'exemptions et l'importation de véhicules « non conformes » à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation et d'essai, figure directement dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et ces questions sont généralement traitées au cas par cas.

#### Règlement harmonisé avec le Cycle d'essais de contrôle d'émissions harmonisé à l'échelle internationale, et normes connexes

Le Canada est signataire de l'« Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues » sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies. Un objectif important de cet instrument consiste en la création d'un processus mondial qui permettrait aux parties contractantes de toutes les régions du globe de travailler conjointement à l'élaboration de règlements techniques mondiaux en matière de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de rendement des dispositions antivol de véhicules automobiles.

In June 2005, the United Nations' World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations approved a new global test cycle for the measurement of motorcycle emissions that better reflects in-use operating conditions. The focus is now shifting to the development of appropriate motorcycle emission limits under the new test cycle, known as the "Worldwide Motorcycle Test Cycle" or "WMTC." Ultimately, the objective is to integrate this new test cycle into the emission regulations of nations around the world, including Canada. In the longer term, this approach will result in both improved emission testing and efficiencies for motorcycle manufacturers, through the harmonization of emission certification test procedures worldwide. Consistent with the commitments under the Agreement and with the expected action of the United States, Environment Canada intends to propose the acceptance of motorcycles certified to appropriate emission limits on the basis of the WMTC through a future regulatory process. However, at this time, Environment Canada is proposing to maintain alignment with EPA test procedures used in the emission certification of on-road motorcycles.

### **Benefits and costs**

#### Benefits

##### *Emission reductions*

Continuing to align with U.S. emission standards will introduce more stringent emission standards for on-road motorcycles. For example, on a per-vehicle basis, the proposed allowable levels of smog-forming emissions such as HCs from new Class I and II motorcycles will be reduced by 80 percent, relative to current regulated limits.

As the new, cleaner motorcycles enter the Canadian market and account for an increasing portion of the in-use fleet, the more stringent emission standards will result in considerable reductions of air pollutants emitted from the in-use fleet of on-road motorcycles. The reductions in emissions of CACs were estimated by Environment Canada.

The emission estimates indicate that the proposed amendments will result in progressively greater annual emission reductions during the 2006 to 2020 period. For the year 2020, the associated emission reductions in NO<sub>x</sub> and VOCs (includes HC exhaust and permeation emissions) relative to the base case are summarized in Table 4.

**Table 4: Emission reductions of NO<sub>x</sub> and VOCs in 2020**

Pollutant	Base Case Emissions in 2020 (kilotonnes)	Emissions in 2020 with new standards (kilotonnes)	Percentage Reduction in 2020 (with new standards vs. Base Case)
NO <sub>x</sub>	2.1	0.9	59
VOCs	3.6	2.0	45

On-road motorcycles are contributors to mobile-source air pollution and can produce more smog-forming emissions per mile

En juin 2005, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies a approuvé, pour la mesure des émissions des motocyclettes, un nouveau cycle d'essais mondial qui reflète mieux les conditions de fonctionnement en cours d'utilisation. L'accent est maintenant mis sur l'élaboration de limites d'émissions appropriées pour les motocyclettes, dans le cadre du nouveau cycle d'essais, appelé « Worldwide Motorcycle Test Cycle », ou « WMTC ». L'objectif ultime consiste à intégrer ce nouveau cycle d'essais aux règlements régissant les émissions des pays du monde entier, dont le Canada. À long terme, cette approche permettra d'améliorer à la fois les essais de contrôle d'émissions et les efficacités pour les constructeurs de motocyclettes, grâce à l'harmonisation mondiale des procédures d'homologation relatives aux essais de contrôle d'émissions. Conformément aux engagements pris en vertu de l'Accord et aux mesures que prendront vraisemblablement les États-Unis, Environnement Canada entend proposer, dans le cadre d'un processus réglementaire futur, l'acceptation des motocyclettes homologuées selon des limites d'émissions appropriées qui sont fondées sur le WMTC. Cependant, à ce stade-ci, Environnement Canada propose de maintenir l'harmonisation avec les méthodes d'essai de contrôle de l'EPA des États-Unis qui sont utilisées pour l'homologation des motocyclettes routières au chapitre des émissions.

### **Avantages et coûts**

#### Avantages

##### *Réduction des émissions*

Le maintien de l'harmonisation avec les normes d'émissions des États-Unis mènera à des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières. Par exemple, par véhicule, les niveaux admissibles proposés des émissions génératrices de smog, comme les hydrocarbures provenant des nouvelles motocyclettes des classes I et II, seront réduites de 80 p. 100 par rapport aux limites actuellement réglementées.

À mesure que les nouvelles motocyclettes moins polluantes feront leur apparition sur le marché canadien et représenteront une part croissante du parc de motocyclettes en service, les normes d'émissions plus strictes mèneront à de nettes réductions des polluants atmosphériques émis par le parc en service de motocyclettes routières. Environnement Canada a estimé les réductions des émissions des principaux contaminants atmosphériques.

Selon les estimations des émissions, les modifications proposées mèneront à des réductions annuelles progressivement supérieures des émissions au cours de la période de 2006 à 2020. Pour l'année 2020, les réductions connexes de NO<sub>x</sub> et de COV (y compris les émissions d'hydrocarbures dans les gaz d'échappement et par perméation), par rapport au scénario de référence, sont résumées au tableau 4.

**Tableau 4 : Réduction des émissions de NO<sub>x</sub> et de COV en 2020**

Polluant	Émissions du scénario de référence en 2020 (kilotonnes)	Émissions en 2020 avec les nouvelles normes (kilotonnes)	Pourcentage de réduction en 2020 (avec les nouvelles normes vs le scénario de référence)
NO <sub>x</sub>	2,1	0,9	59
COV	3,6	2,0	45

Les motocyclettes routières contribuent à la pollution atmosphérique attribuable aux sources dites mobiles et peuvent produire, par

than a car or a light truck. It is estimated that motorcycles currently account for 0.3 percent of on-road source VOC emissions and 0.1 percent of on-road source NO<sub>x</sub> emissions. Given the more stringent emission standards that have been put in place for other classes of on-road vehicles, without tighter regulations for motorcycles, the contribution of on-road motorcycles would increase to 1.8 percent of on-road source VOCs and 0.8 percent of on-road source NO<sub>x</sub> by 2020.

It is recognized that the current Regulations automatically incorporate the new standards for Class IB to III motorcycles and that most motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc would be designed to meet the new requirements as a result of the similar Canada and U.S. markets for motorcycles. Accordingly, the magnitude of the emission reduction benefits directly attributable to the proposed amendments are expected to be smaller than those presented above. Nonetheless, the proposed amendments provide a framework to ensure that Canada will achieve significant emission reductions from motorcycles and associated reductions in health and environmental impacts.

*Health and environmental benefits*

The emission reductions described in the previous sections will generate multiple health and environmental benefits. Health benefits can be described in terms of damages or health effects avoided. Table 5 summarizes a selection of health effects and their associated pollutants.<sup>13</sup>

**Table 5: Selected health effects and their associated air pollutants**

Health Effects	Pollutant
Premature mortality	PM
Hospital admissions	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
Emergency room visits	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
New cases of chronic bronchitis	PM
Respiratory illness in children	PM
Asthma symptom days	PM
Restricted activity days	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
Acute respiratory symptoms	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>

The above list is not exhaustive. The combination of PM, VOCs, NO<sub>x</sub> and CO also results in adverse health effects, but the valuation of the benefits from reducing these pollutants in combination is very difficult. There are also direct health benefits from reductions in toxic substances (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde, acrolein).

The emission reductions associated with the adoption of the tighter standards help reduce the public's exposure to these emissions and to smog, especially since motorcycles are typically used during the summer months, when smog-related health problems are more prevalent. The new standards are also expected to help reduce exposure to airborne toxic substances for persons who operate or work with, or who are otherwise active in close proximity to,

mille, plus d'émissions génératrices de smog qu'une automobile ou une camionnette. On estime que les motocyclettes sont actuellement la cause de 0,3 p. 100 des émissions de COV et de 0,1 p. 100 des émissions de NO<sub>x</sub> produites par des sources routières. Compte tenu des normes d'émissions plus strictes qui ont été fixées pour d'autres catégories de véhicules routiers, si l'on ne resserrait pas la réglementation relative aux motocyclettes, la contribution des motocyclettes routières passerait à 1,8 p. 100 des émissions de COV et à 0,8 p. 100 des émissions de NO<sub>x</sub> produites par des sources routières d'ici 2020.

Il est reconnu que le règlement actuel incorpore automatiquement les nouvelles normes concernant les motocyclettes des classes IB à III et que la plupart des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> seraient conçues pour répondre aux nouvelles exigences à cause de la similitude du marché de motocyclettes au Canada et aux États-Unis. De ce fait, les avantages, du point de vue de la réduction des émissions, que l'on peut attribuer directement aux modifications proposées sont censés être inférieurs à ceux qui sont présentés ci-dessus. Quoiqu'il en soit, les modifications proposées créent un cadre qui permet de veiller à ce que le Canada réduise de manière significative les émissions que produisent les motocyclettes et, par la même occasion, les effets sur la santé et l'environnement.

*Avantages pour la santé et pour l'environnement*

Les réductions d'émissions décrites dans les sections précédentes généreront de multiples avantages du point de vue de la santé et de l'environnement. Les avantages pour la santé peuvent être décrits sous la forme des dommages ou des effets sur la santé qui sont évités. Le tableau 5 résume quelques effets sur la santé et les polluants qui les causent<sup>13</sup>.

**Tableau 5 : Quelques effets de certains polluants atmosphériques sur la santé**

Effets sur la santé	Polluant
Mortalité prématurée	P
Hospitalisations	P, COV+NO <sub>x</sub>
Soins d'urgence	P, COV+NO <sub>x</sub>
Nouveaux cas de bronchite chronique	P
Maladies respiratoires chez les enfants	P
Jours de crises d'asthme	P
Jours d'activités restreintes	P, COV+NO <sub>x</sub>
Symptômes respiratoires aigus	P, COV+NO <sub>x</sub>

La liste qui précède n'est pas exhaustive. La combinaison de particules P, de COV, de NO<sub>x</sub> et de CO a des effets néfastes sur la santé, mais il est fort difficile d'évaluer les avantages qu'apporterait la réduction combinée de ces polluants. La diminution des niveaux de substances toxiques (par exemple, le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde, l'acroléine) a également des effets directs sur la santé.

Les réductions d'émissions qui sont associées à l'adoption des normes plus strictes contribuent à réduire l'exposition du public à ces émissions et au smog, d'autant plus qu'on circule habituellement à motocyclette durant les mois d'été, lorsque les problèmes de santé liés au smog sont plus fréquents. Les nouvelles normes sont également censées aider à réduire l'exposition aux substances toxiques aéroportées pour les personnes qui circulent à motocyclette,

<sup>13</sup> The selection of health effects is similar to the categories of health effects used by the 1998 Government Working Group on Setting a Sulphur Level for Sulphur in Gasoline and Diesel. The combination of VOCs and NO<sub>x</sub> in the table is a proxy for ozone.

<sup>13</sup> Le choix des effets pour la santé est semblable aux catégories d'effets utilisés par le Groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel dans son rapport de 1998. La combinaison de COV et de NO<sub>x</sub> dans le tableau se substitue à l'ozone.



motorcycles. Finally, the proposed amendments will help address other environmental problems associated with these sources, such as reduced visibility.

#### *Other benefits*

In its rulemaking documents, the EPA found that the technological improvements associated with meeting the more stringent standards are expected to provide the additional benefits of improving the performance and reliability of motorcycles and reducing fuel consumption and associated carbon dioxide emissions linked to climate change.

The proposed minor editorial changes will contribute to improved clarity and consistency between the French and the English versions of the current Regulations and will not have any negative impact on the regulated community.

#### Costs

The EPA estimates that compliance with the new emission standards for 2006 and later model year motorcycles is technologically feasible, although it is recognized that there will be technical challenges in meeting the Tier 2 standards (2010 and later) for Class III motorcycles. The additional costs to manufacturers to meet the more stringent emission standards has been estimated by the EPA in their regulatory impact analysis for their final rule to control emissions from highway motorcycles. The cost of compliance will vary between individual models of motorcycles and will depend on the type of control technologies used, the manufacturing processes, the size of the manufacturer, and other factors. On average, the cost for Class III motorcycles was estimated to be approximately US\$30 per motorcycle for the 2006–2009 model year standards, with an additional incremental cost of US\$45 for the 2010 model year standards.

As the current Regulations automatically incorporate tighter standards for Class IB to III, the incremental cost for industry to meet the proposed standards are expected to be very low.

The EPA projects that the average cost associated with the proposed new standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc would be US\$44 per motorcycle. In Canada, the actual costs are expected to be low, as this sector accounts for a very small percentage of the motorcycle market and the standards are aligned with those of the United States. In addition, the proposed standards for this class of motorcycles are of similar stringency as other parts of the world where they are much more popular (e.g. Europe, Asia and India). Therefore, compliant products are expected to be available for importation into Canada.

There will also be some incremental administrative cost to the industry associated with the preparation of reports related to the fleet average emission standards.

Incremental costs to the Government are expected to be of an administrative nature and are mainly associated with the review of fleet average reports by manufacturers. Incremental enforcement costs are not expected to be significant, as compliance will be monitored and enforced consistently with the current Regulations.

ou pour celles qui travaillent sur des motocyclettes ou exercent des activités à proximité de ces dernières. Enfin, les modifications proposées aideront à aborder d'autres problèmes environnementaux que l'on associe à ces sources, tels que la réduction de la visibilité.

#### *Autres avantages*

Dans ses documents concernant l'établissement des règlements, l'EPA des États-Unis a conclu que les améliorations technologiques que l'on associe au fait de satisfaire aux normes plus strictes sont censées avoir pour avantages additionnels d'améliorer le rendement et la fiabilité des motocyclettes et de réduire la consommation d'essence et les émissions de dioxyde de carbone connexes qui sont liées aux changements climatiques.

Les petits changements rédactionnels proposés contribueront à améliorer la clarté et l'uniformité des versions française et anglaise du règlement actuel et n'auront pas d'incidence négative sur le milieu réglementé.

#### Coûts

L'EPA des États-Unis estime qu'il est techniquement faisable de se conformer aux nouvelles normes d'émissions axées sur les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes, même s'il est admis que satisfaire aux normes « Tier 2 » (année 2010 et années suivantes) pour les motocyclettes de la classe III posera des défis techniques. L'EPA des États-Unis a estimé les coûts additionnels aux constructeurs pour répondre aux normes d'émissions plus strictes dans son analyse de l'impact de la réglementation concernant sa règle définitive liée à la limitation des émissions attribuables aux motocyclettes routières. Le coût d'observation variera suivant les différents modèles de motocyclette et dépendra du type de techniques de contrôle antipollution utilisées, des procédés de fabrication, de la taille du constructeur et d'autres facteurs. En moyenne, on estime que le coût pour les motocyclettes de la classe III sera d'environ 30 \$US par motocyclette pour des normes applicables aux années de modèles 2006 à 2009, avec un coût additionnel de 45 \$US pour les normes applicables à l'année de modèle 2010.

Comme le règlement actuel incorpore automatiquement des normes plus strictes pour les motocyclettes des classes IB à III, le coût différentiel qu'aura à payer l'industrie pour satisfaire aux normes proposées sera très faible.

Selon les projections de l'EPA des États-Unis, le coût moyen associé aux nouvelles normes proposées pour les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> serait de 44 \$US par motocyclette. Au Canada, les coûts réels seraient faibles parce que ce secteur représente un pourcentage fort minime du marché de la motocyclette et que les normes sont harmonisées avec celles des États-Unis. En outre, les normes proposées pour cette classe de motocyclettes sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ce mode de déplacement est nettement plus répandu (par exemple, en Europe, en Asie et en Inde). Donc, les produits conformes aux normes seraient disponibles en vue d'être importés au Canada.

Il faudra compter aussi sur certains frais administratifs additionnels que l'industrie aura à encourir pour la préparation des rapports liés aux normes d'émissions moyennes du parc de motocyclettes.

Les frais additionnels à payer par le Gouvernement sont de nature administrative et principalement associés à l'examen des rapports produits par les constructeurs au sujet des émissions moyennes du parc canadien. Les coûts d'application additionnels ne devraient pas être élevés, car les mesures d'observation des normes seront surveillées et appliquées d'une manière conforme au règlement actuel.

### Benefit/cost

Given the similar nature of the U.S. and Canadian markets for motorcycles and the fact that the incremental costs associated with the proposed amendments are low, the benefits of the Canadian proposed amendments are expected to outweigh the associated costs.

### Competitiveness implications

The Canadian motorcycle industry is dominated by imported products (i.e. 99 percent of new motorcycles sold in Canada are imported), and the vast majority of models are sold concurrently in the United States. There are a few small companies that assemble a very limited volume of custom motorcycles in Canada with a target market of both Canada and the United States. Accordingly, their motorcycles are generally certified to meet U.S. emission standards.

Since the proposed amendments further align Canadian emission requirements for motorcycles with those of the United States, a level playing field for companies in Canada and the United States will be maintained, and no long-term competitive changes to the Canadian motorcycle sector as a whole are expected to arise as a direct result of the proposed amendments.

### Consultation

The proposed amendments have been developed in a process that builds on a long history of consultation on motor vehicle emissions, as outlined in the RIAS for the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. Previous examples are the 1995 Canadian Council of Ministers of the Environment Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels, the 1998 promulgation of new regulations under the *Motor Vehicle Safety Act*, the passage of CEPA 1999 with its Part 7, Division 5, addressing vehicle and engine emissions, the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, and the promulgation of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Consultations during each of these processes reveal a broad consensus that Canada's emission standards for smog-forming pollutants from on-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters recognize that the highly integrated North American automotive manufacturing industry together with the alignment with aggressive EPA programs to reduce vehicle emissions allows Canada to achieve significant reduction in smog-forming emissions in a cost-effective manner.

In September 2004, Environment Canada distributed a discussion document on the planned amendments to the Regulations to stakeholders and to the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee. The discussion document was also posted on Environment Canada's CEPA Registry Web site to ensure its wide availability. Comments were received from the governments of Nova Scotia and Ontario and from the MMIC. All commenters supported the proposed approach of maintaining alignment of Canadian emission standards with those of the EPA. As part of the consultation process, a meeting was held in November 2004 with the MMIC and representatives from member companies to consider and clarify aspects of the proposed amendments.

### Coûts/avantages

Vu la similitude du marché américain et du marché canadien de la motocyclette et le fait que les coûts additionnels associés aux modifications proposées sont peu élevés, les avantages des modifications canadiennes proposées seraient supérieurs aux coûts qui y sont associés.

### Incidences sur la compétitivité

L'industrie canadienne de la motocyclette est dominée par les produits importés (c'est-à-dire que 99 p. 100 des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées), et la vaste majorité des modèles sont vendus également aux États-Unis. Il existe quelques petites entreprises qui assemblent un nombre très restreint de motocyclettes fabriquées sur mesure au Canada et qui visent à la fois le marché canadien et le marché américain. De ce fait, ces motocyclettes sont généralement homologuées pour répondre aux normes d'émissions des États-Unis.

Étant donné que les modifications proposées harmonisent davantage les exigences du Canada en matière d'émissions attribuables aux motocyclettes avec celles qui sont en vigueur aux États-Unis, les règles de jeu équitables concernant les entreprises situées des deux côtés de la frontière seront maintenues, et l'on ne s'attend pas à ce qu'il y ait, pour le secteur canadien de la motocyclette dans son ensemble, des changements concurrentiels à long terme qui résulteront directement des modifications proposées.

### Consultations

Les modifications proposées sont le fruit d'un processus qui tire parti d'une longue suite de consultations sur les émissions des véhicules automobiles, lesquelles sont décrites dans le RÉIR qui se rapporte au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Des exemples précédents sont le Groupe de travail sur les véhicules et les carburants moins polluants (1995) du Conseil canadien des ministres de l'environnement, l'adoption en 1998 de nouvelles dispositions réglementaires prises en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, l'adoption en 1999 de la LCPE, dont la section 5 de la partie 7 porte sur les émissions des véhicules et des moteurs, l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, de même que la promulgation du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Les consultations menées au cours de chacun de ces processus font ressortir un vaste consensus : les normes d'émissions du Canada concernant les polluants générateurs de smog attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs devraient être fondées sur une harmonisation avec les programmes fédéraux correspondants des États-Unis. Les commentateurs reconnaissent que l'industrie hautement intégrée de la fabrication d'automobiles en Amérique du Nord, de même que l'harmonisation avec les programmes rigoureux qu'applique l'EPA des États-Unis en vue de réduire les émissions des véhicules, permettent au Canada de réaliser de façon rentable une nette réduction des émissions génératrices de smog.

En septembre 2004, Environnement Canada a distribué aux parties intéressées ainsi qu'aux provinces et aux territoires, par l'entremise du Comité consultatif national de la LCPE, un document de travail portant sur les modifications prévues au Règlement. Ce document a également été affiché sur le site Web du registre de la LCPE d'Environnement Canada afin d'en assurer une large diffusion. Le Ministère a reçu des commentaires des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, ainsi que du CIMC. Tous les commentateurs ont exprimé leur appui à l'égard de la proposition de maintenir l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles de l'EPA des États-Unis. Dans le cadre du processus de consultation, une réunion a été tenue en novembre 2004 avec le CIMC et des représentants des

In addition to the formal consultation process, the Department received subsequent comments from a company that imports motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc. The company expressed concern that the coming into force date of January 1, 2006, which was mentioned in the discussion document would not provide sufficient time to make the necessary changes to its product lines. Given that the new standards are aligned with those of the United States and are of a similar stringency as other parts of the world where these low-displacement motorcycles are much more popular, compliant products are expected to be available for importation into Canada. Nonetheless, in recognizing that the timing to adjust to the new requirements can be a particular challenge for small importers of low-displacement motorcycles, the Department is proposing that only those low-displacement motorcycles that are manufactured on or after July 1, 2006, be required to comply with the new emission standards, in order to provide companies with additional lead time.

### **Compliance and enforcement**

Since the proposed amendments are promulgated under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999. The policy also sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to co-operate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

### **Contacts**

Malcolm McHattie, Chief, Regulatory Development Division, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, (819) 953-7776 (telephone), (819) 953-7815 (fax), malcolm.mchattie@ec.gc.ca (email) or Céline Labossière, Policy Manager, Regulatory and Economic Analysis Branch, Economic and Regulatory

entreprises membres dans le but d'examiner et de clarifier certains aspects des modifications proposées.

Outre le processus de consultation officiel, le Ministère a reçu des commentaires ultérieurs d'une entreprise qui importe des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. Cette entreprise a fait savoir que la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2006, qui est mentionnée dans le document de travail, ne lui donnerait pas assez de temps pour apporter les changements nécessaires à ses lignes de produits. Étant donné que les nouvelles normes sont harmonisées avec celles des États-Unis et qu'elles sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ces motocyclettes à faible cylindrée sont nettement plus répandues, on s'attend à ce qu'il soit possible d'importer au Canada des produits conformes. Cependant, comme le délai nécessaire pour s'ajuster aux nouvelles exigences peut causer des difficultés particulières aux petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée, le Ministère propose que seules les motocyclettes de faible cylindrée construites après le 1<sup>er</sup> juillet 2006 inclusivement soient tenues d'être conformes aux nouvelles normes d'émissions de manière à ce que les entreprises bénéficient d'un délai d'exécution additionnel.

### **Respect et exécution**

Puisque le règlement proposé sera pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront, lorsqu'ils vérifieront la conformité avec les règlements, la politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999). La politique décrit aussi toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres en cas de rejet, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsqu'un agent de l'autorité arrivera à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

- La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.
- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. On tiendra compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

### **Personnes-ressources**

Monsieur Malcolm McHattie, Chef, Division du développement réglementaire, Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3, (819) 953-7776 (téléphone), (819) 953-7815 (télécopieur), malcolm.mchattie@ec.gc.ca (courriel) ou Madame Céline Labossière, Gestionnaire

Affairs Directorate, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, (819) 997-2377 (telephone), (819) 997-2769 (fax), celine.labossiere@ec.gc.ca (email).

des politiques, Division des analyses réglementaires et économiques, Direction générale des affaires économiques et réglementaires, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 160 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Director, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request that it be treated as confidential, in accordance with section 313 of the Act.

Ottawa, October 31, 2005

DIANE LABELLE  
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS

### AMENDMENTS

**1. (1) The definition “motorcycle” in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“motorcycle” means an on-road vehicle with a headlight, taillight and stoplight that has two or three wheels and a curb weight of 793 kg (1,749 pounds) or less. (*motocycllette*)

**(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“Class I motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of less than 170 cubic centimetres. (*motocycllette de classe I*)

“Class II motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of 170 cubic centimetres or more but less than 280 cubic centimetres. (*motocycllette de classe II*)

“Class III motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of 280 cubic centimetres or more. (*motocycllette de classe III*)

“HC+NO<sub>x</sub>” means the sum of the hydrocarbon and oxides of nitrogen exhaust emissions. (*HC+NŌ<sub>x</sub>*)

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 160 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au directeur, Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Service de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

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

Ottawa, le 31 octobre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS

### MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « motocycllette », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :**

« motocycllette » Véhicule routier à deux ou trois roues qui est muni d'un phare, d'un feu arrière et d'un feu de freinage et dont la masse en état de marche est d'au plus 793 kg (1 749 livres). (*motocycle*)

**(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« HC+NO<sub>x</sub> » Somme des émissions de gaz d'échappement d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote. (*HC+NO<sub>x</sub>*)

« motocycllette de classe I » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est inférieure à 170 cm<sup>3</sup>. (*Class I motorcycle*)

« motocycllette de classe II » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est égale ou supérieure à 170 cm<sup>3</sup> et inférieure à 280 cm<sup>3</sup>. (*Class II motorcycle*)

« motocycllette de classe III » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est égale ou supérieure à 280 cm<sup>3</sup>. (*Class III motorcycle*)

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>1</sup> SOR/2003-2

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>1</sup> DORS/2003-2

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 2:**

## BACKGROUND

**2.1** These Regulations set out

- (a) prescribed classes of on-road vehicles and engines for the purposes of section 149 of the Act;
- (b) requirements respecting the conformity of on-road vehicles and engines with emission-related standards for the purposes of sections 153 and 154 of the Act; and
- (c) other requirements for carrying out the purposes and provisions of Part 7, Division 5 of the Act.

**3. The portion of section 9 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

9. L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les véhicules ou moteurs dont l'assemblage principal ou la fabrication, selon le cas, a été terminé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 si les conditions suivantes sont réunies :

**4. Paragraphs 11(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the vehicle unsafe or endanger persons or property in or near the vehicle.

**5. Section 17 of the Regulations is replaced by the following:**

17. Subject to sections 17.1, 19 and 32.2, motorcycles of a specific model year shall

- (a) conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to motorcycles of that model year set out in section 410, subpart E, of the CFR; and
- (b) not release any crankcase emissions.

17.1 (1) A company manufacturing or importing less than 200 motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard set out in the section of the CFR referred to in paragraph 17(a) in respect of its Class III motorcycles of the 2006 and 2007 model years that conform to the hydrocarbon emission standard referred to in section 410, subpart E, of the CFR applicable to 2005 model year motorcycles.

(2) A company manufacturing or importing less than 200 motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard set out in the section of the CFR referred to in paragraph 17(a) in respect of its Class III motorcycles of the 2010 and later model years that conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in section 410, subpart E, of the CFR applicable to 2009 model year motorcycles.

**6. The heading "FLEET AVERAGING REQUIREMENTS" before section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

FLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR  
LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT-DUTY  
TRUCKS AND MEDIUM-DUTY  
PASSENGER VEHICLES

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :**

## CONTEXTE

**2.1** Le présent règlement :

- a) désigne des catégories de véhicules routiers et de moteurs pour l'application de l'article 149 de la Loi;
- b) énonce, pour l'application des articles 153 et 154 de la Loi, des exigences visant la conformité des véhicules routiers et de leurs moteurs aux normes d'émission;
- c) énonce d'autres exigences pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

**3. Le passage de l'article 9 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

9. L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les véhicules ou moteurs dont l'assemblage principal ou la fabrication, selon le cas, a été terminée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 si les conditions suivantes sont réunies :

**4. Les alinéas 11(1)a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the vehicle unsafe or endanger persons or property in or near the vehicle.

**5. L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

17. Sous réserve des articles 17.1, 19 et 32.2, les motocyclettes d'une année de modèle donnée :

- a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux motocyclettes de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 410 de la sous-partie E du CFR;
- b) ne doivent pas produire d'émissions du carter.

17.1 (1) L'entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes par an destinées à la vente au Canada et qui a moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer à la norme d'émission de HC+NO<sub>x</sub> prévue à l'article du CFR mentionné à l'alinéa 17a) pour ses motocyclettes de classe III des années de modèle 2006 ou 2007 qui sont conformes à la norme d'émission d'hydrocarbure applicable aux motocyclettes de l'année de modèle 2005 prévue à l'article 410 de la sous-partie E du CFR.

(2) L'entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes par an destinées à la vente au Canada et qui a moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer à la norme d'émission de HC+NO<sub>x</sub> prévue à l'article du CFR mentionné à l'alinéa 17a) pour ses motocyclettes de classe III des années de modèle 2010 et ultérieures qui sont conformes à la norme d'émission d'HC+NO<sub>x</sub> applicable aux motocyclettes de l'année de modèle 2009 prévue à l'article 410 de la sous-partie E du CFR.

**6. L'intertitre « EXIGENCES POUR LES PARCS » précédant l'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

EXIGENCES POUR LES PARCS DE VÉHICULES  
LÉGERS, DE CAMIONNETTES ET DE  
VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS

**7. Section 28 of the Regulations is replaced by the following:**

**28.** Subject to section 31, if a company's average NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a specific model year is higher than the fleet average NO<sub>x</sub> standard for that model year, the company shall calculate the negative number that is the value of a NO<sub>x</sub> emission deficit incurred in that model year using the formula set out in subsection 26(2).

**8. (1) Subsection 31(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**31.** (1) Subject to subsections (2), (3) and (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in section 21, 22 or 23, as the case may be, and from the NO<sub>x</sub> emission deficit calculations in respect of a fleet under section 28.

**(2) The portion of subsection 31(7) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe en cause, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23 :

**(3) Subsection 31(8) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) pour une année de modèle au cours de laquelle elle a transféré des points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> à une autre entreprise si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe, calculée selon l'alinéa (4)a) dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23.

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

SUBFLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR  
MOTORCYCLES

*General*

**32.1** The following definitions apply in this section and sections 32.2 to 32.7 and 37.1.

“engine family” means a classification unit for a company's motorcycles determined in accordance with section 420, subpart E, of the CFR. (*famille de moteurs*)

“family emission limit” means the maximum emission level established by a company for an engine family for the purpose of emissions averaging. (*limite d'émissions de la famille de moteurs*)

“fuel tank permeation emissions” means evaporative emissions resulting from permeation of fuel through the fuel tank materials. (*émissions par perméation du réservoir de carburant*)

“subfleet” means motorcycles of a specific model year that have a family emission limit and that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purpose of sale to the first retail purchaser. Each of the following groupings of motorcycles constitutes a subfleet for the purpose of emissions averaging:

(a) in respect of the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a), all Class I and Class II motorcycles;

(b) in respect of the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or in subsection 17.1(2), all Class III motorcycles;

(c) in respect of the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), all motorcycles with a non-metal fuel tank. (*sous-parc*)

**7. L'article 28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**28.** Sous réserve de l'article 31, si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour un parc de véhicules d'une année de modèle donnée d'une entreprise dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> applicable à ce parc pour cette année de modèle, l'entreprise établit la valeur de ce déficit pour cette année de modèle selon la formule prévue au paragraphe 26(2).

**8. (1) Le paragraphe 31(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**31.** (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 21, 22 ou 23 et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> du parc pour l'application de l'article 28.

**(2) Le passage du paragraphe 31(7) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe en cause, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23 :

**(3) Le paragraphe 31(8) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) pour une année de modèle au cours de laquelle elle a transféré des points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> à une autre entreprise si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23.

**9. Le présent règlement est modifié par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :**

EXIGENCES RELATIVES AUX MOYENNES DES  
ÉMISSIONS POUR LES SOUS-PARCS DE  
MOTOCYCLETTES

*Dispositions générales*

**32.1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 32.2 à 32.7 et 37.1.

« émissions par perméation du réservoir de carburant » Émissions de gaz d'évaporation résultant de la perméation du carburant à travers les matériaux du réservoir de carburant. (*fuel tank permeation emissions*)

« famille de moteurs » Unité de classification regroupant les motocyclettes d'une entreprise, établie conformément à l'article 420 de la sous-partie E du CFR. (*engine family*)

« limite d'émissions de la famille de moteurs » Niveau d'émissions maximal établi par une entreprise pour une famille de moteurs, aux fins de calcul des valeurs moyennes des émissions du sous-parc. (*family emission limit*)

« sous-parc » Motocyclettes d'une année de modèle donnée qu'une entreprise construit ou importe au Canada, qui sont assujetties à une limite d'émissions de la famille de moteurs et qui sont destinées à la vente au premier usager. Les groupes ci-après de motocyclettes constituent des sous-parcs distincts aux fins de calcul des valeurs moyennes des émissions :

a) à l'égard de la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a), toutes les motocyclettes des classes I et II;

b) à l'égard de la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2), toutes les motocyclettes de classe III;

**32.2** (1) Subject to subsection (2), any motorcycle that does not conform to the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard or fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a) shall conform to, as the case may be:

- (a) the applicable family emission limit for HC+NO<sub>x</sub> emissions, and
- (b) the family emission limit for fuel tank permeation emissions.

(2) In any model year, the HC+NO<sub>x</sub> family emission limit applicable to a motorcycle shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 449, subpart E, of the CFR.

(3) In any model year, a company's subfleet may include motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) or the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a) in the following cases:

- (a) where each motorcycle of a subfleet is covered by an EPA certificate, each motorcycle conforms to the family emission limit referred to in the EPA certificate and belongs to an engine family of which the total number of units sold in Canada does not exceed the total number of units sold in the United States; or
- (b) where a subfleet contains motorcycles that do not meet all of the criteria set out in paragraph (a), the average HC+NO<sub>x</sub> value or the average fuel tank permeation value, as the case may be, does not exceed the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) and the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), in respect of
  - (i) the subfleet, or
  - (ii) the group of motorcycles within the subfleet that do not meet all of the criteria set out in paragraph (a).

#### *Calculation of Subfleet Average Emission Values*

**32.3** (1) Where a company's subfleet includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2), the company shall calculate the average HC+NO<sub>x</sub> value for the subfleet in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B \times C)] / [\Sigma (B \times C)]$$

where

- A is the family emission limit applicable to the engine family, expressed to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;
- B is the useful life of the engine family expressed in units of years or kilometres; and
- C is the number of motorcycles in the engine family.

(2) Where a company's subfleet includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), the company shall calculate the average fuel tank permeation value for the subfleet in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B \times C \times 365.24)] / [\Sigma (B \times C \times 365.24)]$$

c) à l'égard de la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), toutes les motocyclettes munies d'un réservoir de carburant non métallique. (*subfleet*)

**32.2** (1) Sous réserve du paragraphe (2), la motocyclette qui n'est pas conforme à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant qui sont visées à l'alinéa 17a) doit respecter, selon le cas :

- a) la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, en ce qui a trait aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>;
- b) la limite d'émissions de la famille de moteurs, en ce qui a trait aux émissions par perméation du réservoir de carburant.

(2) La limite d'émissions de la famille de moteurs applicable aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> d'une motocyclette d'une année de modèle donnée ne peut dépasser la limite d'émissions maximale applicable à la famille de moteurs prévue à l'article 449 de la sous-partie E du CFR.

(3) Le sous-parc d'une entreprise peut comprendre des motocyclettes d'une année de modèle qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), dans les cas suivants :

- a) si toutes les motocyclettes du sous-parc sont visées par un certificat de l'EPA, elles sont conformes à la limite d'émissions de la famille de moteurs prévue dans le certificat et font partie d'une famille de moteurs dont le nombre total de motocyclettes vendues au Canada ne dépasse pas le nombre total de motocyclettes vendues aux États-Unis;
- b) si toutes les motocyclettes du sous-parc ne satisfont pas à toutes les conditions prévues à l'alinéa a), la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> ou la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant, selon le cas, ne dépasse pas la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a) en ce qui concerne :
  - (i) soit le sous-parc,
  - (ii) soit le groupe de motocyclettes du sous-parc qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'alinéa a).

#### *Calcul des valeurs moyennes des émissions pour les sous-parcs*

**32.3** (1) Si le sous-parc d'une entreprise comporte des motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2), l'entreprise calcule la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour le sous-parc selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B \times C)] / [\Sigma (B \times C)]$$

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, exprimée avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'elle remplace;
- B la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en kilomètres ou en années;
- C le nombre de motocyclettes dans la famille de moteurs.

(2) Si le sous-parc d'une entreprise comporte des motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), l'entreprise calcule la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant pour le sous-parc selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B \times C \times 365,24)] / [\Sigma (B \times C \times 365,24)]$$

where

- A is the family emission limit applicable to the engine family, expressed to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;
- B is the useful life of the engine family expressed in units of years; and
- C is the number of motorcycles in the engine family multiplied by the average internal surface area of the motorcycles' fuel tanks, where the average internal surface area is expressed in square meters to at least three decimal places.

(3) The average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value for a subfleet shall be expressed in g/km and g/m<sup>2</sup> per day, respectively, and be rounded to one decimal place.

(4) When calculating the average HC+NO<sub>x</sub> value for a subfleet of the 2006 model year, a company may include all motorcycles of that model year, including those manufactured before the coming into force of this section.

#### *Emission Credits for Class III Motorcycles*

**32.4** (1) A company may obtain HC+NO<sub>x</sub> emission credits in relation to a specific model year if

- (a) the average HC+NO<sub>x</sub> value in respect of a subfleet of Class III motorcycles of that model year is lower than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard for that class and model year; and
- (b) the company reports the credits in its end of model year report.

(2) The HC+NO<sub>x</sub> emission credits, expressed in units of vehicle-grams, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

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

where

- A is the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard for the subfleet;
- B is the average HC+NO<sub>x</sub> value for the subfleet;
- C is the total number of motorcycles in the subfleet; and
- D is the useful life expressed in units of kilometres.

(3) The HC+NO<sub>x</sub> emission credits for a specific model year are credited on the last day of that model year and may only be used by a company to offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit that it incurred in the same model year as calculated in section 32.5.

#### *Emission Deficits for Class I and Class II Motorcycles*

**32.5** (1) If a company's average HC+NO<sub>x</sub> value in respect of a subfleet of Class I and Class II motorcycles of a model year is higher than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard, the company shall calculate the value of the emission deficit it incurred in that model year.

(2) The HC+NO<sub>x</sub> emission deficit is the negative number calculated using the formula set out in subsection 32.4(2), where the values used represent the subfleet of Class I and Class II motorcycles.

**32.6** (1) A company shall offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit in the model year in which the deficit was incurred, no later than the day on which the company submits its end of model year report.

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, exprimée avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'elle remplace;
- B la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en années;
- C le nombre de motocyclettes dans la famille de moteurs, multiplié par la surface intérieure moyenne des réservoirs de carburant de ces motocyclettes exprimée en m<sup>2</sup> à au moins trois décimales près.

(3) Les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant sont exprimées, respectivement, en g/km et en g/m<sup>2</sup>/jour et arrondies à une décimale près.

(4) Lors du calcul de la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de l'année de modèle 2006, l'entreprise peut inclure dans celui-ci toutes les motocyclettes de cette année de modèle, y compris celles construites avant l'entrée en vigueur du présent article.

#### *Points relatifs aux émissions pour les motocyclettes de classe III*

**32.4** (1) L'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> pour une année de modèle si :

- a) d'une part, la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de motocyclettes de classe III de cette année de modèle est inférieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable à cette classe et à cette année de modèle;
- b) d'autre part, l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>, exprimés en nombre de véhicules-grammes, sont déterminés selon la formule suivante et arrondis à l'unité :

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

où :

- A représente la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable au sous-parc;
- B la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> obtenue pour le sous-parc;
- C le nombre total de motocyclettes dans le sous-parc;
- D la durée de vie utile, exprimée en kilomètres.

(3) Les points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année de modèle et ne peuvent être utilisés par l'entreprise que pour compenser le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> qu'elle a subi au cours de la même année de modèle, établi conformément à l'article 32.5.

#### *Déficits relatifs aux émissions pour les motocyclettes des classes I et II*

**32.5** (1) Si, pour une entreprise, la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de motocyclettes des classes I et II d'une année de modèle donnée dépasse la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable, l'entreprise établit son déficit pour cette année.

(2) Le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> correspond à la valeur négative calculée selon la formule prévue au paragraphe 32.4(2) pour le sous-parc de motocyclettes des classes I et II.

**32.6** (1) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année où elle a subi le déficit.



(2) A company shall offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit with an equivalent number of HC+NO<sub>x</sub> emission credits obtained in the same model year in accordance with section 32.4.

*End of Model Year Reports*

**32.7** (1) A company shall submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 after the end of each model year.

(2) A company shall include in the end of model year report a statement that

(a) each of Classes I, II and III motorcycles, as the case may be, conforms to the applicable exhaust and evaporative emission standards set out in paragraph 17(a) or section 17.1; and

(b) for each subfleet, as the case may be,

(i) each motorcycle in the subfleet conforms to the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a), or

(ii) the subfleet contains motorcycles that do not meet all of the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a), but the subfleet conforms to the emissions averaging requirements set out in paragraph 32.2(3)(b), or the group of motorcycles referred to in subparagraph 32.2(3)(b)(ii) conforms to the emissions averaging requirements set out in paragraph 32.2(3)(b).

(3) In a model year where any of the company's subfleets includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) or the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), the end of model year report shall contain the following information for each subfleet:

(a) the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard and the fuel tank permeation emission standard;

(b) the average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value;

(c) for each model of motorcycle, the values used in calculating the average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value;

(d) the total number of motorcycles in the subfleet;

(e) the HC+NO<sub>x</sub> emission credits, if any, in that model year; and

(f) the HC+NO<sub>x</sub> emission deficits, if any, in that model year.

(4) Where the end of model year report contains a statement referred to in subparagraph (2)(b)(ii) in respect of a group of motorcycles, the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (3)(a) to (d), with the necessary modifications, with respect to the group of motorcycles described in subparagraph 32.2(3)(b)(ii).

(5) The company availing itself of the exemption referred to in subsection 17.1(1) or (2) shall include in the end of model year report:

(a) the number of Class III motorcycles of the model year that were manufactured or imported by the company under this exemption;

(b) the total number of motorcycles that were manufactured or imported by the company for sale in Canada during the model year; and

(c) the number of employees of the company worldwide.

(2) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> par une valeur équivalente de points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> obtenus au cours de la même année de modèle aux termes de l'article 32.4.

*Rapports de fin d'année de modèle*

**32.7** (1) L'entreprise présente au ministre, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai suivant la fin de chaque année de modèle, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient une déclaration portant que :

a) chaque motocyclette des classes I, II ou III, selon le cas, est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables visées à l'alinéa 17a) ou à l'article 17.1;

b) pour chaque sous-parc, selon le cas :

(i) chaque motocyclette du sous-parc satisfait aux conditions prévues à l'alinéa 32.2(3)a),

(ii) toutes les motocyclettes du sous-parc ne satisfont pas aux conditions prévues à l'alinéa 32.2(3)a), mais que le sous-parc satisfait aux exigences relatives aux moyennes prévues à l'alinéa 32.2(3)b) ou le groupe de motocyclettes visé au sous-alinéa 32.2(3)b)(ii) satisfait aux exigences relatives aux moyennes prévues à l'alinéa 32.2(3)b).

(3) L'entreprise dont l'un des sous-parcs comprend des motocyclettes d'une année de modèle qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a) inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle, les renseignements suivants pour le sous-parc en cause :

a) la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable et la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant;

b) les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant;

c) pour chaque modèle de motocyclette, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> et la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant;

d) le nombre total de motocyclettes dans le sous-parc;

e) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> obtenus pour l'année de modèle;

f) le cas échéant, le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> établi pour l'année de modèle.

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle d'une entreprise contient la déclaration visée au sous-alinéa (2)b)(ii) à l'égard d'un groupe de motocyclettes, l'entreprise inclut dans celui-ci les renseignements visés aux alinéas (3)a) à d) relatifs au groupe visé au sous-alinéa 32.2(3)b)(ii), avec les modifications nécessaires.

(5) L'entreprise qui se prévaut de l'exemption prévue aux paragraphes 17.1(1) ou (2) inclut les renseignements ci-après dans son rapport de fin d'année de modèle:

a) le nombre de motocyclettes de classe III de l'année de modèle qu'elle a fabriquées ou importées aux termes de cette exemption;

b) le nombre total de motocyclettes destinées à la vente au Canada qu'elle a fabriquées ou importées au cours de l'année de modèle;

c) le nombre d'employés qu'elle a dans le monde.

**10. (1) The portion of subsection 33(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**33. (1)** L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien données pour l'année de modèle en question :

**(2) Subsection 33(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur.

**11. Section 36 of the Regulations is replaced by the following:**

**36. (1)** In the case of a vehicle or engine other than those referred to in section 35, evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner satisfactory to the Minister instead of that specified in section 35.

(2) The company shall submit the evidence of conformity referred to in subsection (1) to the Minister before affixing a national emissions mark to the vehicle or engine or importing the vehicle or engine.

**12. The heading before section 37 of the Regulations is replaced by the following:**

*Fleet Average NO<sub>x</sub> Records for Light-Duty Vehicles,  
Light-Duty Trucks and Medium-Duty  
Passenger Vehicles*

**13. The Regulations are amended by adding the following after section 37:**

*Records Concerning Subfleet Average  
Emission Values for Motorcycles*

**37.1** A company shall maintain records containing the following information for each of its subfleets of motorcycles:

- (a) the model year;
- (b) all values used in calculating the average HC+NO<sub>x</sub> values and average fuel tank permeation values reported in its end of model year report; and
- (c) for each motorcycle in the subfleet
  - (i) the model,
  - (ii) the name and street address of the plant where the motorcycle was assembled,
  - (iii) the vehicle identification number, and
  - (iv) the name and street or mailing address of the first purchaser in Canada.

**14. Subsection 38(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:**

(b) for light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, in respect of each model year, the records referred to in section 37 and a copy of the end of model year report referred to in section 32, for a period of eight years after the end of the model year; and

(c) for motorcycles, in respect of each model year, the records referred to in section 37.1 and a copy of the end of model year report referred to in section 32.7, for a period of three years from the due date for the end of model year report.

**10. (1) Le passage du paragraphe 33(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**33. (1)** L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien données pour l'année de modèle en question :

**(2) Le paragraphe 33(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur.

**11. L'article 36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**36. (1)** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur autre que ceux visés à l'article 35, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

(2) L'entreprise fournit la justification de la conformité visée au paragraphe (1) au ministre avant d'apposer la marque nationale sur le véhicule ou le moteur ou d'importer le véhicule ou le moteur.

**12. L'intertitre précédant l'article 37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*Dossiers relatifs aux normes d'émissions moyennes de NO<sub>x</sub>  
pour les véhicules légers, camionnettes et  
véhicules moyens à passagers*

**13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 37, de ce qui suit :**

*Dossiers relatifs aux valeurs moyennes des émissions  
pour les sous-parcs de motocyclettes*

**37.1** L'entreprise tient des dossiers contenant les renseignements ci-après pour tous ses sous-parcs de motocyclettes :

- a) l'année de modèle;
- b) toutes les valeurs utilisées pour calculer les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant indiquées dans le rapport de fin d'année de modèle;
- c) pour chaque motocyclette du sous-parc :
  - (i) son modèle;
  - (ii) les nom et adresse municipale de l'usine où elle a été assemblée,
  - (iii) son numéro d'identification,
  - (iv) les nom et adresse municipale ou postale de son premier acheteur au Canada.

**14. L'alinéa 38(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) à l'égard de chaque année de modèle de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers, les dossiers visés à l'article 37 et une copie du rapport de fin d'année de modèle visé à l'article 32, qu'elle conserve pendant huit ans après la fin de l'année de modèle;

c) à l'égard de chaque année de modèle de motocyclettes, les dossiers visés à l'article 37.1 et une copie du rapport de fin d'année de modèle visé à l'article 32.7, qu'elle conserve pendant trois ans suivant la date de remise du rapport de fin d'année de modèle.

COMING INTO FORCE

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

**(2) Subsection 1(1) comes into force on July 1, 2006.**

[45-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**(2) Le paragraphe 1(1) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.**

[45-1-o]