

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 30, 2006

OTTAWA, LE SAMEDI 30 DÉCEMBRE 2006

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 11, 2006, 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 is 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 satisfont 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 11 janvier 2006 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^{er} avril 2003 et est 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^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 140, No. 52 — December 30, 2006

Government notices	4524
Notice of vacancies	4536
Parliament	
House of Commons	4539
Commissions	4540
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	4544
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	4552
(including amendments to existing regulations)	
Index	4597

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 140, n° 52 — Le 30 décembre 2006

Avis du Gouvernement	4524
Avis de postes vacants	4536
Parlement	
Chambre des communes	4539
Commissions	4540
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	4544
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	4552
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	4598

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the conditions of Permit No. 4543-2-03395 are amended as follows:

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 35 000 m³.

M. D. NASSICHUK
*Environmental Stewardship
 Pacific and Yukon Region*

[52-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-03417 is approved.

1. *Permittee*: Port North Fraser, Richmond, British Columbia.
2. *Type of Permit*: To load waste and other matter for the purpose of disposal at sea and to dispose of waste and other matter at sea.
3. *Term of Permit*: Permit is valid from January 29, 2007, to January 28, 2008.
4. *Loading Site(s)*: Various approved sites on the Fraser River Estuary, at approximately 49°12.00' N, 123°08.00' W.
5. *Disposal Site(s)*: Point Grey Disposal Site: 49°15.40' N, 123°22.10' W, at a depth of not less than 210 m.

The following position-fixing procedures must be followed to ensure disposal at the designated disposal site:

- (i) The vessel must inform the appropriate Marine Communications and Traffic Services (MCTS) Centre upon departure from the loading site that it is heading for a disposal site;
- (ii) Upon arrival at a disposal site and prior to disposal, the vessel must again call the appropriate MCTS Centre to confirm its position. Disposal may proceed if the vessel is on the designated site. If the vessel is not within the disposal site boundaries, the MCTS Centre will advise the bearing and distance to the site and when disposal may proceed; and
- (iii) The vessel must inform the appropriate MCTS Centre when disposal has been completed prior to leaving the disposal site.

6. *Route to Disposal Site(s)*: Direct.

7. *Method of Loading and Disposal*: Loading by clamshell dredge or suction cutter dredge and pipeline, with disposal by hopper barge or end dumping.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que, aux termes des dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les conditions du permis n° 4543-2-03395 sont modifiées comme suit :

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 35 000 m³.

*L'intendance environnementale
 Région du Pacifique et du Yukon*
 M. D. NASSICHUK

[52-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-03417 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Port North Fraser, Richmond (Colombie-Britannique).
2. *Type de permis* : Permis de charger des déchets et d'autres matières pour l'immersion en mer et d'immerger en mer des déchets et d'autres matières.
3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 29 janvier 2007 au 28 janvier 2008.
4. *Lieu(x) de chargement* : Divers lieux approuvés dans l'estuaire du fleuve Fraser, à environ 49°12,00' N., 123°08,00' O.
5. *Lieu(x) d'immersion* : Lieu d'immersion de la pointe Grey : 49°15,40' N., 123°22,10' O., à une profondeur minimale de 210 m.

Pour assurer le déversement de la charge à l'endroit désigné, on doit établir la position du navire en suivant les procédures indiquées ci-dessous :

- (i) Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) appropriés doivent être informés du départ du navire du lieu de chargement en direction d'un lieu d'immersion;
- (ii) Lorsque le navire est arrivé au lieu d'immersion et avant le déversement de la charge, on doit de nouveau communiquer avec les SCTM appropriés pour confirmer la position du navire. Si le navire est dans la zone d'immersion, on peut procéder au déversement et s'il est en dehors de la zone, les SCTM l'y dirigent et lui indiquent quand commencer les opérations;
- (iii) Les SCTM appropriés doivent être avisés de la fin du déchargement avant le départ du navire du lieu d'immersion.

6. *Parcours à suivre* : Direct.

7. *Mode de chargement et d'immersion* : Chargement à l'aide d'une drague à benne preneuse ou drague suceuse et canalisation et immersion à l'aide d'un chaland à bascule ou à clapets.

8. *Rate of Disposal*: As required by normal operations.

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 60 000 m³.

10. *Material to Be Disposed of*: Dredged material consisting of silt, sand, rock, wood waste and other approved matter typical to the approved loading site, except logs and usable wood.

10.1. The Permittee must ensure that every reasonable effort has been made to prevent the deposition of log bundling strand into material approved for loading and disposal at sea and/or remove log bundling strand from material approved for loading and disposal at sea.

11. *Requirements and Restrictions*:

11.1. The Permittee must notify the permit-issuing office before commencement of the project as to the dates on which the loading and disposal at sea will occur.

11.2. The Permittee must ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of any restrictions or conditions identified in the permit and of the possible consequences of any violation of these conditions. A copy of the permit and of the letter of transmittal must be displayed at the loading site and must be carried on all towing vessels and loading platforms or equipment involved in disposal at sea activities.

11.3. The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulations (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11.4. Contact must be made with the Canadian Coast Guard, Regional Marine Information Centre (RMIC), regarding the issuance of a "Notice to Shipping." The RMIC is located at 2380–555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3, 604-666-6012 (telephone), 604-666-8453 (fax), rmic-pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca (email).

11.5. Any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* shall be permitted to mount an electronic tracking device on any vessel that is engaged in the disposal at sea activities authorized by this permit. The Permittee shall take all reasonable measures to ensure that there is no tampering with the tracking device and no interference with its operation. The tracking device shall be removed only by an enforcement officer or by a person with the written consent of an enforcement officer.

11.6. The Permittee must submit to the Regional Director, Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, within 30 days of the expiry of the permit, a list of all work completed pursuant to the permit, including the nature and quantity of matter disposed of from each loading site, and the dates on which the activity occurred.

M. D. NASSICHUK
Environmental Stewardship
Pacific and Yukon Region

[52-1-o]

8. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 60 000 m³.

10. *Matières à immerger* : Matières draguées composées de limon, de sable, de roche, de déchets de bois et d'autres matières approuvées caractéristiques du lieu de chargement approuvé, à l'exception des billes de bois et du bois utilisable.

10.1. Le titulaire doit s'assurer que des efforts raisonnables ont été faits pour empêcher le dépôt des câbles de flottage du bois dans le matériel approuvé pour le chargement et l'immersion en mer et/ou enlever les câbles de flottage du bois du matériel approuvé pour le chargement et l'immersion en mer.

11. *Exigences et restrictions* :

11.1. Avant le début des opérations, le titulaire doit indiquer au bureau émetteur du permis les dates de commencement des opérations.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des restrictions et des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions. Une copie du permis et de la lettre d'envoi doivent être affichées aux lieux de chargement et doivent se trouver à bord de tous les bateaux-remorques et de toutes les plates-formes munies de dragues à benne preneuse servant aux opérations d'immersion en mer.

11.3. Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*.

11.4. Le titulaire doit communiquer avec la Garde côtière canadienne, Centre régional d'information maritime (CRIM), au sujet de la délivrance d'un « Avis à la navigation ». Le CRIM est situé au 555, rue Hastings Ouest, Pièce 2380, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3, 604-666-6012 (téléphone), 604-666-8453 (télécopieur), rmic-pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca (courriel).

11.5. Il est permis à un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* d'installer un dispositif de surveillance électronique sur tout navire qui participe aux activités de chargement et d'immersion en mer autorisées par le présent permis. Le titulaire doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que ni le dispositif ni son fonctionnement ne seront altérés. Le dispositif ne peut être enlevé qu'avec le consentement écrit de l'agent de l'autorité ou par l'agent de l'autorité lui-même.

11.6. Le titulaire doit présenter au directeur régional, Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis, une liste des travaux achevés conformément au permis indiquant la nature et la quantité de matières immergées, ainsi que les dates auxquelles l'activité a eu lieu.

L'intendance environnementale
Région du Pacifique et du Yukon
M. D. NASSICHUK

[52-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice of intent to develop a federal regulation requiring renewable fuels

Introduction

The Government intends to develop and implement a federal regulation requiring renewable fuels. The regulation, to be developed under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), as may be amended by *Canada's Clean Air Act*¹, would require fuel producers and importers to have an average annual renewable fuel content of at least 5% of the volume of gasoline that they produce or import, commencing in 2010.

In addition, the Government intends to put in place an additional requirement for an average 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating oil, upon successful demonstration of renewable diesel fuel use under the range of Canadian conditions. This would not be in place for 2010, but is intended to come into effect by no later than 2012. This requirement is approximately equivalent to a renewable fuel content requirement for 5% of on-road diesel fuel.

The Government of Canada is committed to working with provinces and territories and stakeholders such as industry and agricultural sector representatives to implement this requirement. In May 2006, federal, provincial and territorial ministers responsible for renewable fuels met and expressed general support for the increased production and use of renewable fuels in Canada. Various consultations have also been held with stakeholders on how best to implement a renewable fuels strategy.

Purpose

This Notice sets out the Government's plans to implement a federal renewable fuels regulation. It is recognized that Canadians and industry want to know what measures the Government intends to put in place to establish requirements for renewable fuels. Companies would need to make decisions and investments at an early stage in order to meet the 2010 date. In that regard, this Notice sets out key elements of the federal government's intention to regulate.

Background

"Renewable fuels" encapsulate a range of products, from ethanol and biodiesel, to next-generation fuels. The most widely available of these substances, ethanol, is an alcohol produced from grains such as corn or wheat, or sugarcane, via fermentation. Biodiesel is a methyl ester derived from animal fats or vegetable oils such as canola and soy. These renewable fuels can be blended into traditional petroleum-based fuels. Their most common use is in internal combustion engines, burning gasoline or diesel, at low blend levels (e.g. up to 10% for ethanol and 5% for biodiesel).

¹ CEPA 1999 provides authority to regulate fuels. *Canada's Clean Air Act*, which was tabled in Parliament on October 19, 2006, includes provisions to add to the fuels authorities so that a practicable and more flexible regulation on renewable fuel content can be developed.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis d'intention d'élaborer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables

Introduction

Le Gouvernement a l'intention d'élaborer et d'appliquer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables. Le règlement, qui sera élaboré en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], qui pourrait être modifiée par la *Loi canadienne sur la qualité de l'air*¹, exigerait des producteurs et des importateurs de carburants que la teneur annuelle moyenne en carburant renouvelable soit au moins 5 % de la quantité d'essence qu'ils produisent ou importent, à compter de 2010.

En outre, le Gouvernement a l'intention d'imposer une autre exigence concernant la teneur d'une moyenne de 2 % de carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage lorsque l'initiative de démonstration de l'utilisation du carburant diesel renouvelable dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été couronnée de succès. Ceci ne pourra être en vigueur pour 2010, mais devrait prendre effet au plus tard en 2012. Cette exigence équivaut approximativement à celle relative à une teneur de 5 % en carburant renouvelable pour le carburant diesel routier.

Le gouvernement du Canada s'engage à collaborer avec les provinces, les territoires et les intervenants, comme les représentants de l'industrie et du secteur agricole, afin de mettre en vigueur cette exigence. En mai 2006, les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des carburants renouvelables se sont réunis et ont accordé un appui général à l'utilisation et à la production accrues de carburants renouvelables au Canada. Diverses consultations ont aussi été entreprises avec les intervenants au sujet de la meilleure façon de mettre en œuvre une stratégie pour les carburants renouvelables.

But

Le présent avis indique l'intention du Gouvernement de mettre en vigueur un règlement fédéral sur les carburants renouvelables. Il est reconnu que les Canadiens et l'industrie veulent savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour mettre en vigueur des exigences concernant les carburants renouvelables. Les entreprises devraient prendre des décisions et faire des investissements dès le début afin de respecter la date de 2010. À cet égard, le présent avis expose les principaux éléments de l'intention du gouvernement fédéral de réglementer.

État de la question

Les « carburants renouvelables » encapsulent plusieurs produits, allant de l'éthanol au biodiesel, jusqu'aux carburants de la prochaine génération. La plus largement disponible de ces substances, l'éthanol, est un alcool produit à partir de grains comme le maïs ou le blé, ou la canne à sucre, par voie de fermentation. Le biodiesel est un ester méthylique provenant de graisses animales ou d'huiles végétales comme le canola et le soja. Ces carburants renouvelables peuvent être mélangés avec des carburants pétroliers classiques. Ils sont le plus souvent utilisés dans les moteurs à

¹ La LCPE (1999) accorde le pouvoir de réglementer les carburants. La *Loi canadienne sur la qualité de l'air*, qui a été déposée à la Chambre des communes le 19 octobre 2006, contient des dispositions à ajouter aux textes législatifs sur les carburants afin qu'un règlement réalisable et plus souple sur la teneur en carburant renouvelable puisse être élaboré.

Use of renewable fuels can offer significant environmental benefits, including reduced greenhouse gas (GHG) emissions, less impact to fragile ecosystems in the event of a spill because of their biodegradability and reduction of some tailpipe emissions, such as carbon monoxide, benzene, 1,3-butadiene and particulate matter. However, ethanol use may result in increased emissions of volatile organic compounds, nitrogen oxides and acetaldehyde.

Next-generation renewable fuels, such as cellulosic ethanol, are expected to provide greater environmental benefits than grain-based ethanol. Cellulosic ethanol is made from agricultural and forestry wastes. Ethanol made from cellulose is projected to emit 90% fewer GHG emissions than gasoline (compared to the 20–30% reductions that stem from use of grain-based ethanol).

Context — International

Global production and use of renewable fuels has long been on the rise for reasons that range from concerns about air quality and climate change associated with petroleum fuels, to rising oil prices and energy security. Renewable fuel requirements have been implemented by various countries, including the United States,^{2,3} Brazil, European Union,⁴ Japan, India and China.

The U.S. renewable fuels standard, established through its 2005 *Energy Policy Act*,⁵ requires renewable fuels as a percentage of gasoline that a company produces or imports at levels estimated to start at 3.7% in 2007, and increase to 4.9% in 2012. In September 2006, the U.S. Environment Protection Agency (EPA) published a notice of proposed rulemaking to implement the renewable fuels requirements. As required by the *Energy Policy Act*, the proposal includes a credit and trading program that recognizes a broad suite of renewable fuels used for transportation.

Context — Canadian

The Government of Canada has actively promoted use of renewable fuels. Federal incentives are currently provided through excise tax exemptions amounting to \$0.10 per litre for ethanol and \$0.04 per litre for biodiesel.

An estimated 1.2 billion litres of ethanol production capacity exists in Canada today and the federal government is providing market information to retail consumers of ethanol, including public education on fuel ethanol, analysis of fuel ethanol markets and producer economics.

The National Biomass Expansion Program provides for \$140 million in contingent loan guarantees to encourage financing for new plants that produce ethanol from biomass such as

combustion interne qui brûlent de l'essence ou du carburant diesel en mélanges à faible teneur (jusqu'à 10 % pour l'éthanol et jusqu'à 5 % pour le biodiesel).

L'utilisation de carburants renouvelables peut comporter d'importants avantages pour l'environnement, y compris des émissions réduites de gaz à effet de serre (GES), des incidences moins considérables sur les écosystèmes fragiles en cas de déversement en raison de leur biodégradabilité, et la réduction de certains gaz d'échappement, comme le monoxyde de carbone, le benzène, le 1,3-butadiène et les particules. Toutefois, l'utilisation d'éthanol peut accroître les émissions de composés organiques volatils, d'oxydes d'azote et d'acétaldéhyde.

Les carburants renouvelables de la prochaine génération, comme l'éthanol cellulosique, procurent probablement plus d'avantages pour l'environnement que l'éthanol de grain. L'éthanol cellulosique est fabriqué à partir de déchets agricoles et forestiers. Il est prévu que l'éthanol cellulosique produira 90 % moins d'émissions de GES que l'essence (comparativement aux réductions de 20 à 30 % résultant de l'utilisation d'éthanol de grain).

Contexte international

La production et l'utilisation mondiales de carburants renouvelables est depuis longtemps à la hausse pour des raisons allant des préoccupations concernant la qualité de l'air et les changements climatiques jusqu'à l'augmentation des prix du pétrole et la sécurité énergétique. Des exigences relatives aux carburants renouvelables ont été imposées par divers pays, dont les États-Unis^{2,3}, le Brésil, l'Union européenne⁴, le Japon, l'Inde et la Chine.

La norme américaine pour les carburants renouvelables, établie en vertu de l'*Energy Policy Act* de 2005 des États-Unis⁵, exige que les carburants renouvelables représentent un pourcentage de l'essence produite ou importée par une entreprise commençant à 3,7 % en 2007 et augmentant à 4,9 % en 2012. En septembre 2006, l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a publié un avis relatif à un projet de réglementation visant à mettre en vigueur des exigences pour les carburants renouvelables. Comme l'exige l'*Energy Policy Act*, le projet prévoit un programme de crédit et d'échange qui reconnaît un ensemble général de carburants renouvelables utilisés pour les transports.

Contexte canadien

Le gouvernement du Canada a activement préconisé les carburants renouvelables. Des incitatifs fédéraux sont actuellement offerts au moyen d'exemptions de la taxe d'accise s'élevant à 0,10 \$ par litre d'éthanol et à 0,04 \$ par litre pour le biodiesel.

Il est estimé que la capacité de production est de 1,2 milliard de litres d'éthanol au Canada présentement. Le gouvernement fédéral donne de l'information commerciale aux acheteurs au détail d'éthanol, notamment en présentant des activités comme l'éducation publique concernant le carburant à l'éthanol, l'analyse des marchés de ce carburant et la situation économique des producteurs.

Le Programme national d'expansion du marché de la biomasse accorde 140 millions de dollars en garantie des prêts conditionnels pour encourager le financement des nouvelles installations

² Regulation of Fuels and Fuel Additives: Renewable Fuel Standard Requirements for 2006 Federal Register: December 30, 2005 (Volume 70, Number 250); Rules and Regulations; Page 77325-77336.

³ Federal Register: September 22, 2006 (Volume 71, Number 184); Proposed Rules; Page 55551-55600.

⁴ Directive 2003/30/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2003 on the promotion of the use of biofuels or other renewable fuels for transport.

⁵ U.S. *Federal Register*, Page 119, STAT. 594, Public Law 109-58, August 8, 2005, 109th Congress.

² Regulation of Fuels and Fuel Additives: Renewable Fuel Standard Requirements for 2006 Federal Register, 30 décembre 2005 (volume 70, numéro 250); Rules and Regulations, pages 77325 à 77336.

³ Federal Register, 22 septembre 2006 (volume 71, numéro 184); Proposed Rules, pages 55551 à 55600.

⁴ Directive 2003/30/EC du Parlement européen et du Conseil, en date du 8 mai 2003, sur la promotion de l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants renouvelables pour les transports.

⁵ U.S. *Federal Register*, page 119, STAT. 594, Public Law 109-58, 8 août 2005, 109^e Congrès.

plant fibre, corn and other grains. The loan guarantee program would come into effect only if all or part of the excise gasoline tax on ethanol were imposed before December 31, 2010.

There is no tariff on renewable fuels produced in the United States and imported into Canada; however, Canada does have a tariff on ethanol imported from Brazil (\$0.05 per litre).

Fuel regulations are an area of shared federal/provincial jurisdiction. Ontario,⁶ Saskatchewan⁷ and Manitoba⁸ have developed legislation for ethanol content in gasoline, and Quebec⁹ has established a renewable fuel target. Projections suggest that the regulations currently in force will result in use of about 900 million litres of ethanol by 2010, or about 2.5% of the Canadian gasoline pool.

Ontario's regulation requires an average of 5% ethanol in gasoline and will take effect in January 2007. Saskatchewan's 7.5% ethanol requirement in gasoline took effect in October 2006. Manitoba¹⁰ has passed legislation requiring 10% ethanol content in 85% of the province's fuel, but has not yet set a date for entry into force. Quebec has set a goal of 5% ethanol in gasoline by 2012 and expects that target to be met by next-generation cellulosic ethanol.

Provinces also provide financial incentives to promote renewable fuels production and/or use:

- British Columbia has road tax exemptions for ethanol and biodiesel of \$0.145 and \$0.150 per litre respectively.
- Alberta announced a BioEnergy Program in October 2006 that replaced its provincial ethanol road tax exemption and allocates \$209 million over four years to renewable fuels and \$30 million for commercialization support.
- Saskatchewan offers a distributor tax credit for ethanol of up to \$0.15 per litre, provided that ethanol is produced and consumed in the province.
- Manitoba offers a provincial tax credit of \$0.25 per litre for fuels containing at least 10% ethanol (provided the fuel is produced and consumed in Manitoba), as well as a \$0.115 per litre tax exemption for biodiesel.
- Ontario announced in June 2006 that it was phasing out its road tax exemption and replacing it with the Ethanol Growth Fund intended to provide ethanol production incentives of \$520 million over 12 years.
- Quebec provides an income tax credit for ethanol producers that both produce and sell in Quebec. Quebec also offers reimbursement of fuel taxes paid on the purchase of biodiesel.

Rationale for Action

Use of renewable fuels can significantly reduce emissions of greenhouse gases. This environmental benefit is projected to

qui produisent de l'éthanol à partir de la biomasse, comme la fibre végétale, le maïs et d'autres grains. Ce programme entrera en vigueur seulement si la totalité ou une partie de la taxe d'accise sur l'essence pour l'éthanol est imposée avant le 31 décembre 2010.

Il n'existe pas de tarif pour les carburants renouvelables produits aux États-Unis et importés au Canada, mais le Canada en impose un sur l'éthanol importé du Brésil (0,05 \$ par litre).

Les règlements sur les carburants sont un domaine de compétence partagée entre le fédéral et les provinces. L'Ontario⁶, la Saskatchewan⁷ et le Manitoba⁸ ont créé une loi sur la teneur en éthanol de l'essence, et le Québec⁹ a fixé un objectif pour les carburants renouvelables. Les projections portent à croire que le règlement actuellement en vigueur aura pour résultat l'utilisation d'environ 900 millions de litres d'éthanol d'ici 2010, soit environ 2,5 % du stock d'essence au Canada.

Le règlement de l'Ontario exige une moyenne de 5 % d'éthanol dans l'essence et entrera en vigueur en janvier 2007. En Saskatchewan, l'exigence de 7,5 % d'éthanol dans l'essence est entrée en vigueur en octobre 2006. Le Manitoba a adopté une loi¹⁰ exigeant une teneur en éthanol de 10 % dans 85 % du carburant de la province, mais il n'a pas encore fixé une date d'entrée en vigueur. Le Québec a fixé un objectif de 5 % d'éthanol dans l'essence à atteindre d'ici 2012 et prévoit qu'il sera réalisé par l'éthanol cellulosique de la prochaine génération.

Les provinces accordent aussi des incitatifs financiers pour promouvoir la production ou l'utilisation des carburants renouvelables :

- La Colombie-Britannique accorde des exonérations d'impôt routier pour l'éthanol et le biodiesel qui sont respectivement de 0,145 \$ et de 0,150 \$ par litre.
- L'Alberta a annoncé en octobre 2006 un programme de bio-énergie qui remplaçait l'exonération provinciale de l'impôt routier sur l'éthanol et accordait 209 millions de dollars sur quatre ans pour les carburants renouvelables et 30 millions de dollars pour l'aide à la commercialisation.
- La Saskatchewan offre aux distributeurs un crédit d'impôt pour l'éthanol allant jusqu'à 0,15 \$ par litre, à condition que l'éthanol soit produit et consommé dans la province.
- Le Manitoba offre un crédit d'impôt provincial de 0,25 \$ par litre pour les carburants contenant au moins 10 % d'éthanol (à condition que le carburant soit produit et consommé dans la province), ainsi qu'une exemption d'impôt de 0,115 \$ par litre pour le biodiesel.
- L'Ontario a annoncé en juin 2006 qu'il éliminait graduellement son exonération de la taxe routière et le remplaçait par le Fonds de développement de la production d'éthanol pour accorder des incitatifs de production de l'éthanol s'élevant à 520 millions de dollars sur 12 ans.
- Le Québec accorde un crédit d'impôt sur le revenu aux producteurs qui produisent et vendent de l'éthanol au Québec. Il offre aussi de rembourser les taxes sur les carburants payées à l'achat de biodiesel.

Raison d'agir

L'utilisation de carburants renouvelables peut être avantageuse pour l'environnement en réduisant considérablement les

⁶ Ontario Regulation 535/05; *Ethanol in Gasoline Regulation*.

⁷ Chapter E-11.1 Reg 1; *The Ethanol Fuel (General) Regulations*; as amended by Saskatchewan Regulations 115/2002, 11/2004, 41/2004 and 113/2005.

⁸ C.C.S.M. c. B40; *The Biofuels Act*; assented to December 4, 2003.

⁹ 2006 – 2012 Action Plan; *Québec and Climate Change, A Challenge for the Future*; June 2006.

¹⁰ C.C.S.M. c. B40; *The Biofuels Act*; assented to December 4, 2003.

⁶ Règlement 535/05 de l'Ontario, *Ethanol in Gasoline Regulation*.

⁷ Chapitre E-11.1 du Règl. 1 : *The Ethanol Fuel (General) Regulations*, modifié par les règlements 115/2002, 11/2004, 41/2004 et 113/2005 de la Saskatchewan.

⁸ C.C.S.M. c. B40, *The Biofuels Act*, sanctionné le 4 décembre 2003.

⁹ Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, juin 2006.

¹⁰ C.C.S.M. c. B40, *The Biofuels Act*, sanctionné le 4 décembre 2003.

increase as next-generation feedstocks and technologies come online.

Achieving a renewable volume equal to 5% of Canada's transportation fuel pool would result in an additional 1.9 billion litres of renewable fuels per year, over and above the effects of provincial regulations already in place. This represents incremental life-cycle GHG emission reductions of 2.7 million tonnes per year (the equivalent emissions of almost 675 000 vehicles).

The U.S. EPA has estimated the following emissions effects for their proposed rule:

- decreases in transportation emissions for CO (1.3% to 3.6%), benzene (1.7% to 6.2%), PM (0.5% of the diesel inventory), and GHGs (0.4% to 0.6%); and
- increases in transportation emissions for VOCs (0.5% to 1% nationwide; 3% to 5% in areas where renewable fuels are to be introduced), NOx (0.5% to 1% nationwide; 4% to 6% in areas where renewable fuels are to be introduced), formaldehyde (2%) and acetaldehyde (48%).

A preliminary assessment by Health Canada indicates that there are no expected health impacts associated with ethanol use at blends of up to 10%.

Early entry into the renewable fuels market and the wider bioeconomy may bring short- and long-term benefits to the Canadian economy, as well as allowing farmers to find new markets, offset financial losses, and diversify income sources.

The emerging global bioeconomy is an opportunity to diversify farm incomes by creating market opportunities for Canadian farmers as both developed and developing countries move away from dependence on traditional petroleum based fossil fuels in favour of more sustainable options. The economic potential of the bioeconomy is significant; by 2050, the global market for renewable fuels and bio-energy alone is expected to grow from \$5 billion to well over \$150 billion per year.

Canada has a natural advantage in this emerging economy, with a wealth of natural resources and a vast land mass to produce agricultural and forestry products. In fact, Canada is already a leader in the use of bio-based products, producing 6% of energy needs from biomass, double the rate produced in either the United States or the European Union. Renewable fuels, such as ethanol and biodiesel, are created from agricultural crops and other natural resources that are abundant in Canada, including wheat, corn, canola and soy.

Consultations to date

Extensive consultations have been carried out in the past year on the development of a national renewable fuels strategy. Much of this was done through the federal/provincial/territorial Working Group on Renewable Fuels under the Council of Energy Ministers (CEM), which developed recommendations to the CEM for a national framework on renewable fuels.

A meeting of Canada's Ministers of Environment, Energy and Agriculture took place on May 23, 2006, in Regina. Federal and

émissions de gaz à effet de serre. Il est prévu que cet avantage s'accroîtra à mesure que les matières premières et les technologies de la prochaine génération seront en ligne.

Si la quantité de carburant renouvelable représentait 5 % du stock de carburant utilisé pour les transports au Canada, il en résulterait une augmentation de carburant renouvelable utilisé de 1,9 milliard de litres par année, soit plus que les effets des règlements provinciaux déjà en place. Cela représente une augmentation des réductions des émissions de GES pendant le cycle de vie égale à 2,7 millions de tonnes annuellement (les émissions équivalentes à près de 675 000 véhicules).

L'EPA des États-Unis a calculé les effets suivants des émissions pour leur règle proposée :

- des diminutions dans les émissions des transports pour le CO (1,3 à 3,6 %), le benzène (1,7 à 6,2 %), les particules (0,5 % de l'inventaire des diesels) et les GES (0,4 à 0,6 %);
- des augmentations dans les émissions des transports pour les COV (0,5 à 1 % à l'échelle nationale et 3 à 5 % dans les régions où les carburants renouvelables doivent être introduits), les NOx (0,5 à 1 % à l'échelle nationale et 4 à 6 % dans les régions où les carburants renouvelables doivent être introduits), le formaldéhyde (2 %) et l'acétaldéhyde (48 %).

Une évaluation préliminaire de Santé Canada révèle qu'aucun effet sur la santé n'est à prévoir avec l'utilisation de l'éthanol en mélange jusqu'à 10 %.

Une entrée rapide sur le marché des carburants renouvelables et dans la bioéconomie générale peut être avantageuse à court et à long terme pour l'économie canadienne et permettre aux agriculteurs de trouver de nouveaux débouchés, de compenser les pertes financières et de diversifier leurs sources de revenus.

La nouvelle bioéconomie mondiale permet de diversifier les revenus agricoles en créant des débouchés pour les agriculteurs canadiens étant donné que les pays industrialisés et les pays en développement abandonnent leur dépendance à l'égard des carburants fossiles pétroliers classiques en faveur de solutions plus durables. Le potentiel économique de la bioéconomie est important; d'ici 2050, le marché mondial des carburants renouvelables et la bioénergie seulement augmenteront probablement de 5 milliards de dollars par année à plus de 150 milliards de dollars annuellement.

Le Canada possède un avantage naturel dans cette nouvelle économie, car sa richesse en ressources naturelles et sa vaste masse terrestre lui permettent de fabriquer des produits agricoles et forestiers. En fait, le Canada est déjà un chef de file en matière d'utilisation de produits d'origine biologique, en satisfaisant à 6 % de ses besoins énergétiques au moyen de la biomasse, ce qui équivaut à deux fois le taux de production aux États-Unis ou dans l'Union européenne. Les carburants renouvelables, comme l'éthanol et le biodiesel, proviennent de cultures agricoles et d'autres ressources naturelles qui sont abondantes au Canada, y compris le blé, le maïs, le canola et le soja.

Consultations jusqu'à présent

De longues consultations ont été entreprises l'an dernier au sujet de l'élaboration d'une stratégie nationale pour les carburants renouvelables. Une grande partie de ces consultations ont eu lieu par l'intermédiaire du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les carburants renouvelables sous les auspices du Conseil des ministres de l'Énergie (CME), et des recommandations ont été formulées à l'intention de ce dernier au sujet d'un cadre national sur les carburants renouvelables.

Une réunion des ministres de l'Environnement, de l'Énergie et de l'Agriculture du Canada s'est tenue le 23 mai 2006, à Regina.

provincial/territorial Ministers responsible for renewable fuels assembled for a dedicated meeting on the subject. Ministers discussed the opportunities that renewable fuels present for Canadians and agreed to work towards the finalization of a national strategy by the fall of 2006.

Subsequently, federal departments held a multi-stakeholder consultation session on September 14, 2006. Numerous bilateral consultations have also taken place with associations, companies and others on the development of a Canadian renewable fuels standard.

Through these various consultation processes, parties have presented their views on how Canada should move forward to require renewable fuels. This Notice of Intent has been developed in full consideration of those views. The Notice sets out the approach and key design features for a federal regulation requiring renewable fuels.

Rationale for a federal regulation

In the absence of a requirement for renewable fuels in Canada, a sizable domestic market for renewable fuels has not yet materialized. Currently, ethanol is blended into a small fraction (less than 1% overall average) of the gasoline sold in Canada, while biodiesel is only blended into diesel fuel in niche or pilot situations.

Federal regulations are anticipated to lead to greenhouse gas emission reductions of 2.7 million tonnes per year on a life cycle basis from the federal regulations alone (the equivalent emissions of almost 675 000 vehicles).

As next-generation technologies penetrate the market, emissions reductions can be expected to rise significantly—up to 90% of the renewable portion of the fuel. The regulation contributes to the conditions necessary to drive these next-generation technologies to market.

A federal regulation would also help to address inconsistencies created by a patchwork of provincial fuel requirements. Inconsistent provincial requirements may create barriers to inter-provincial trade, e.g. by favouring the use of biofuels produced within a certain province. Diverging provincial requirements could compromise the efficiency of fuel production and distribution and the maintenance of a flexible, integrated and secure market for gasoline and diesel and could increase the risk of fuel price shocks. Furthermore, a federal regulation can help establish a level playing field for the fuels industry in responding to the requirement.

In large part, industry supports a federal regulation that would replace a patchwork of existing and planned provincial requirements which it considers to be inefficient. Industry seeks a framework that would allow fuel distributors to blend higher levels of renewable fuels into gasoline and diesel where feedstocks are most readily available, and use lower levels, or unblended traditional petroleum based fuel where the costs of production are prohibitive, or the climate too cold for reliable use.

Intended path forward

The Government of Canada intends to develop and implement a federal regulation requiring renewable fuels. The regulation, to be developed under the *Canadian Environmental Protection*

Act, will be developed in consultation with provincial and territorial governments. Les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux chargés des carburants renouvelables ont participé à une réunion consacrée à ce sujet. Les ministres ont discuté des possibilités que les carburants renouvelables présentent pour les Canadiens et ils ont convenu de travailler à la finalisation d'une stratégie nationale d'ici l'automne 2006.

Par la suite, des ministères fédéraux ont tenu une séance de consultations multipartites le 14 septembre 2006. De nombreuses consultations bilatérales ont aussi eu lieu avec des associations, des entreprises et d'autres organismes au sujet de l'élaboration d'une norme canadienne pour les carburants renouvelables.

À l'aide de ces divers procédés de consultation, les parties ont donné leur opinion sur la façon dont le Canada devrait faire des progrès pour exiger des carburants renouvelables. Le présent avis a été élaboré en tenant entièrement compte de ces opinions. Il décrit l'approche et les principales particularités techniques d'un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables.

Justification d'un règlement fédéral

En l'absence d'une exigence relative aux carburants renouvelables au Canada, un marché intérieur de taille pour les carburants renouvelables ne s'est pas encore matérialisé. Actuellement, l'éthanol est mélangé à une faible fraction (inférieure à 1 % de la moyenne d'ensemble) de l'essence vendue au Canada, tandis que le biodiesel est mélangé seulement au carburant diesel pour des créneaux ou des projets pilotes.

Il est prévu qu'un règlement fédéral conduira à un abaissement des émissions des gaz à effet de serre de 2,7 millions de tonnes par année sur l'ensemble du cycle de vie, attribuable au seul règlement fédéral (l'équivalent des émissions de 675 000 véhicules).

À mesure que ces technologies de l'avenir progresseront sur le marché, on doit s'attendre à ce que la baisse des émissions s'intensifie considérablement — jusqu'à 90 % de la partie renouvelable des carburants. Le règlement contribuerait à la réunion des conditions nécessaires à l'apparition sur le marché de ces technologies de l'avenir.

Un règlement fédéral contribuerait aussi à régler des incohérences créées par une mosaïque d'exigences provinciales. Des exigences non uniformes pourraient nuire au commerce interprovincial, par exemple en favorisant l'utilisation de biocarburants produits dans une province donnée. Des exigences divergentes pourraient compromettre l'efficacité de la production et de la distribution de carburant de même que le maintien d'un marché souple, intégré et assuré pour l'essence et le diesel, et augmenteraient peut-être le risque de perturbations causées par le prix des carburants. En outre, un règlement fédéral peut aider à établir des règles du jeu équitables pour l'industrie des carburants afin de respecter l'exigence.

L'industrie appuie en grande partie un règlement fédéral qui remplacerait une mosaïque d'exigences provinciales existantes et prévues qu'elle estime être inefficace. L'industrie est à la recherche d'un cadre qui permettrait aux distributeurs de carburants de mélanger de plus fortes quantités de carburants renouvelables à l'essence et au diesel là où les matières premières sont le plus facilement disponibles, et d'utiliser de plus faibles quantités de carburants renouvelables ou des carburants pétroliers classiques non mélangés lorsque les coûts de production sont prohibitifs ou que le climat est trop froid pour que l'utilisation des carburants soit fiable.

Voie à suivre envisagée

Le gouvernement du Canada a l'intention d'élaborer et de mettre en vigueur un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables. Ce règlement, qui sera pris en vertu de la *Loi*

Act 1999, (CEPA 1999), as may be amended by *Canada's Clean Air Act*, would set renewable fuel content requirements for producers and importers of traditional petroleum based fuels. The Government of Canada intends to work with provinces and territories in the coming years to encourage them to harmonize their provincial regulations with this federal regulation.

Levels and timing

On May 23, 2006, the Government of Canada announced its intention to ensure that an average 5% content in Canadian motor fuels be made up of renewable fuels, such as ethanol and biodiesel, by the year 2010.

Some stakeholders have called for the federal government to require more than 5% renewable fuel content; others have questioned the need for a federal regulation at all.

Two key industrial stakeholders, Canadian Petroleum Products Institute (CPPI), whose members produce and distribute gasoline and diesel fuel, and Canadian Renewable Fuels Association (CRFA), representing producers of renewable fuels, have made a joint recommendation to the Government. In respect of renewable content in gasoline, CPPI and CRFA "support the government requiring 5% average renewable content in gasoline by 2010." That recommendation matches the target the Government has set. It also corresponds closely with requirements being developed in the United States.

The joint position of CPPI and CRFA supports "the government requiring . . . 2% renewable content in distillate (diesel and home heating fuel) by no earlier than 2010 and no later than 2012, conditional upon successful completion of a testing program designed by the CRFA, CPPI, biodiesel users and the federal government." The CPPI/CRFA proposal would achieve a volume of renewable fuel approximately equivalent to 5% of on-road diesel fuel.

Without a specific requirement for renewable content in diesel or distillate fuel, a renewable fuels requirement would likely be met almost entirely through the use of ethanol in gasoline. Requiring renewable content in Canadian diesel fuel or distillate is a step that goes beyond requirements that have been proposed by the United States, Canada's major trading partner.

Use of renewable diesel fuels in Canada is in its infancy. However, technologies are being commercialized that would enable petroleum refineries to produce renewable fuels directly at refineries from vegetable or other feedstock oils. Concern has been expressed that biodiesel may not be able to compete successfully with such refinery-produced renewable fuels in the longer term. Some parties have therefore advocated that there be a specific requirement for biodiesel to ensure its market penetration.

The Canadian Trucking Alliance (CTA), representing a large majority of potential biodiesel users, does not currently endorse the use of biodiesel. Concerns that have been raised include fuel quality, cold weather operability, resulting fuel specifications

canadienne sur la protection de l'environnement (1999), la LCPE (1999), qui pourrait être modifié par la *Loi canadienne sur la qualité de l'air*, imposera des exigences relatives à la teneur en carburants renouvelables pour les producteurs et les importateurs de carburants pétroliers classiques. Au cours des prochaines années, le gouvernement du Canada entend collaborer avec les provinces et les territoires en vue de les inciter à harmoniser les règlements provinciaux avec ce règlement fédéral.

Teneurs et calendrier

Le 23 mai 2006, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'assurer que les carburants canadiens contiennent en moyenne 5 % de carburants renouvelables, comme l'éthanol et le biodiesel, d'ici 2010.

Certains intervenants ont demandé que le gouvernement fédéral exige une teneur en carburants renouvelables supérieure à 5 %, tandis que d'autres ont mis en doute la nécessité d'un règlement fédéral.

Deux principaux intervenants industriels, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), dont les membres produisent et distribuent de l'essence et du carburant diesel, et l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR), qui représente les producteurs de carburants renouvelables, ont présenté au Gouvernement une recommandation conjointe. En ce qui concerne la teneur de l'essence en carburants renouvelables, l'ICPP et l'ACCR « appuient le gouvernement lorsqu'il exige que la teneur moyenne de 5 % de l'essence en carburants renouvelables soit obligatoire à compter de 2010 ». Cette recommandation est conforme à l'objectif fixé par le Gouvernement. Elle correspond aussi étroitement aux exigences qui sont présentement développées aux États-Unis.

La position conjointe de l'ICPP et de l'ACCR appuie « la demande du gouvernement exigeant [...] une teneur de 2 % en carburants renouvelables dans le distillat (le carburant diesel et le mazout de chauffage) après 2010 et au plus tard en 2012, à condition qu'un programme d'essai soit réalisé avec succès par l'ACCR, l'ICPP, les utilisateurs de biodiesel et le gouvernement fédéral ». La proposition de ces deux derniers organismes permettrait d'obtenir une quantité de carburants renouvelables approximativement équivalente à 5 % du carburant diesel routier.

Sans une exigence spécifique relative à la teneur en carburants renouvelables du diesel ou du mazout léger, une exigence concernant les carburants renouvelables serait probablement presque entièrement satisfaite par l'utilisation d'éthanol dans l'essence. Exiger une teneur en carburant renouvelable du carburant diesel ou du mazout léger est une mesure qui dépasse les exigences proposées par les États-Unis, le principal partenaire commercial du Canada.

L'utilisation de carburants biodiesel au Canada en est à ses tout débuts. Toutefois, des technologies qui sont en train d'être commercialisées permettraient aux raffineries de pétrole de produire des carburants renouvelables directement à la raffinerie à partir d'huile végétale ou d'autres huiles servant de matières premières. On a craint que le biodiesel ne puisse concurrencer avec succès à long terme les carburants renouvelables de ce genre produits à la raffinerie. Certaines parties ont donc plaidé en faveur d'une exigence spécifique pour le biodiesel afin d'assurer sa pénétration sur le marché.

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC), qui représente une grande majorité d'utilisateurs potentiels du biodiesel, n'approuve pas actuellement l'utilisation du biodiesel. Les craintes exprimées comprennent la qualité du carburant, le fonctionnement

when blended with ultra-low sulphur diesel fuel¹¹ and potential impacts on post-2006 engines.¹²

It is noted that, whereas gasoline is used almost entirely on-road, a large share of the diesel fuel pool is not used for transportation. Furthermore, it would be very difficult for a federal regulation to target just on-road volumes of diesel fuel, as a producer or importer of diesel fuel does not know where the product would eventually be used.

In regard to implementation timing, CPPI has submitted that infrastructure changes necessary for distribution and storage of renewable fuels would require an estimated three years from the publication date of a proposed regulation.

The interest of regulated parties in seeing the actual structure and wording of a proposed regulation as early as possible is understood. While it is expected to take about two years to develop the proposed regulations, this Notice sets out key design elements of the regulations.

Intended path forward

Starting in 2010, the renewable fuels requirement would be 5% of a company's total annual production plus imports of gasoline for use in Canada.

In addition, the Government intends to put in place an additional requirement for an average 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating oil, upon successful demonstration of biodiesel use under the range of Canadian conditions. This would not be in place for 2010, but is intended to come into effect by no later than 2012. Only renewable fuel actually used in those distillate products would contribute to meeting this requirement.

Application of the regulations

Fuels regulations made under CEPA 1999 may apply to producers, importers or sellers of fuels. It would be impractical to require all persons selling fuel to ensure that their fuel contains the prescribed amount of renewable fuels—service stations are at the very end of the production/distribution chain; retail sellers are numerous and placing the regulatory obligation on them would be a significant administrative burden.

It is noted that the U.S. EPA is developing renewable fuel regulations that apply only to producers and importers of gasoline.¹³ As there is an integrated North American fuels market, a congruent Canadian/U.S. approach is desirable.

Intended path forward

The regulated requirements for renewable fuel content would apply to persons that produce or import gasoline, diesel fuel, or heating oil. (The requirements would not apply in respect of sales of fuels.)

Consideration would be given during the regulatory development process to

- Excluding fuels for some specific uses (e.g. for aviation, scientific research, for use in competition vehicles, for use

par temps froid, les spécifications résultantes pour le carburant lorsqu'il est mélangé avec du carburant diesel à teneur extrêmement faible en soufre¹¹, et les effets potentiels sur les moteurs ultérieurs à 2006¹².

Bien que l'essence soit utilisée presque entièrement sur la route, une grande partie du stock de carburant diesel ne sert pas aux transports. En outre, il serait très difficile qu'un règlement fédéral cible seulement les quantités de carburant diesel utilisé sur la route parce qu'un producteur ou un importateur de ce carburant ne sait pas où son produit serait éventuellement utilisé.

Pour ce qui est du calendrier de mise en vigueur, selon l'ICPP, les changements dans l'infrastructure nécessaires pour la distribution et le stockage des carburants renouvelables prendraient trois ans à compter de la date de publication d'un projet de règlement.

On comprend l'intérêt que les parties réglementées manifestent pour connaître le plus tôt possible la structure actuelle et le libellé d'un projet de règlement. Il est prévu qu'il faudra environ deux ans pour élaborer le projet de règlement. Pour rassurer l'industrie, le présent avis expose les principaux éléments constitutifs du règlement.

Voie à suivre envisagée

À compter de 2010, l'exigence relative aux carburants renouvelables serait de 5 % du total annuel de la production d'une entreprise, plus ses importations d'essence, à utiliser au Canada.

En outre, le Gouvernement a l'intention d'imposer une exigence supplémentaire relative à une teneur d'une moyenne de 2 % de carburants renouvelables pour le carburant diesel et le mazout de chauffage, lorsque l'initiative de démonstration de l'utilisation du carburant diesel dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été couronnée de succès. Ceci ne pourra être en vigueur pour 2010, mais devrait prendre effet au plus tard en 2012. Seul le carburant renouvelable réellement utilisé dans ces produits de distillat contribuerait au respect de cette exigence.

Application du règlement

Le règlement sur les carburants pris en vertu de la LCPE (1999) peut s'appliquer aux producteurs, aux importateurs ou aux vendeurs de carburant. Il serait peu pratique d'exiger de toutes les personnes qui vendent du carburant qu'elles vérifient si leur carburant contient la quantité prescrite de carburants renouvelables — les stations-services sont tout au bas de la chaîne de production et de distribution; les détaillants sont nombreux, et leur imposer une obligation réglementaire serait un lourd fardeau administratif.

L'EPA des États-Unis est en train d'élaborer un règlement sur les carburants renouvelables qui s'appliquera uniquement aux producteurs et aux importateurs d'essence¹³. Comme il existe un marché nord-américain intégré pour les carburants, une approche canado-américaine congruente est souhaitable.

Voie à suivre envisagée

Les exigences réglementées relatives à la teneur en carburants renouvelables s'appliqueraient aux personnes qui produisent ou importent de l'essence, du carburant diesel ou du mazout de chauffage. (Elles ne s'appliqueraient pas aux ventes de carburants.)

Il faudrait tenir compte de ce qui suit pendant le processus d'élaboration du règlement :

¹¹ As of October 15, 2006, diesel fuel sold for on-road use is subject to a maximum sulphur limit of 15 mg/kg.

¹² Stringent new engine emission standards will be phased in between 2007 and 2010. The new standards will result in the introduction of advanced emission control technologies on diesel engines.

¹³ The United States has not proposed requiring renewable fuel content for diesel or distillate fuels.

¹¹ Depuis le 15 octobre 2006, le carburant diesel vendu pour utilisation sur la route est assujéti à une limite de soufre de 15 mg/kg.

¹² De nouvelles normes rigoureuses pour les émissions des moteurs seront graduellement mises en vigueur entre 2007 et 2010. Elles résulteront de l'installation de dispositifs antipollution perfectionnés sur les moteurs diesel.

¹³ Les États-Unis n'ont pas proposé d'exiger une teneur en carburants renouvelables pour le carburant diesel et le mazout léger.

in defined northern regions) from the pool of fuel that is subject to the renewable fuel content requirement.

- Including an exemption for small volume producers or importers (e.g. less than 400 m³ in a year), such that they would not be subject to the renewable fuel content requirement.

Key design elements of the regulations

In consultations on a national renewable fuels strategy, stakeholders have stressed the importance for a renewable fuels regulation to provide maximum flexibility to obligated parties in how they may achieve the required level of renewable fuel.

A federal renewable fuels regulation would require significant changes to the way in which the fuels are produced, blended and distributed, and would influence investments in the infrastructure needed to deliver fuel to Canadians. Petroleum producers would need to be able to consistently secure supplies of reliable biofuels in order to supply Canadians with usable fuels. A regulatory structure incorporating flexibility in how companies may meet the required level of renewable fuels would be important to protect the secure availability of fuels to Canadians.

It should be recognized, however, that each policy element that adds flexibility to a regulation also makes it more complex, as flexibility requires associated administrative and enforcement provisions.

In September 2006, the U.S. EPA proposed a renewable fuel standard regulation in line with requirements set out in the U.S. 2005 Energy Act. As there is an integrated North American fuels market, it is important to consider the approach taken by the United States in implementing its requirements for renewable fuels.

The EPA proposed rule sets the U.S. renewable fuel requirement as a percentage of gasoline that a company produces and imports. The projected requirement starts at an annual average of 3.71% in 2007, increasing to 4.85% in 2012. The rule includes a credit and trading program. A broad range of renewable fuels can contribute to meeting the requirement. The rule includes biases for different renewable fuels based on energy content, such that a gallon of one renewable fuel could count more towards meeting the renewable fuel content requirement than would a gallon of grain-based ethanol. The biases in EPA's rule are

- corn ethanol: 1.0
- biobutanol: 1.3
- biodiesel (mono alkyl ester): 1.5
- cellulosic ethanol: 2.5

The proposal includes detailed compliance and enforcement provisions necessary for the credit and trading program to function properly and to enable enforcement of the requirements.

A renewable fuels regulation would have varying regional impacts due to factors such as availability of feedstocks for renewable fuel production, population density, and the suitability of renewable fuels for use in various climatic conditions. Impacts

- Exclure les carburants servant à certaines utilisations en particulier (par exemple pour l'aviation, la recherche scientifique, les voitures de course et les régions nordiques définies) du stock de carburant assujetti à l'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables.
- Inclure une exemption pour les petits producteurs ou importateurs (par exemple de moins de 400 m³ par année), afin qu'ils ne soient pas assujettis à l'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables.

Principaux éléments constitutifs du règlement

Dans les consultations qui ont porté sur une stratégie nationale pour les carburants renouvelables, les intervenants ont souligné l'importance d'un règlement sur les carburants renouvelables pour donner le plus de souplesse aux parties réglementées en ce qui concerne la façon dont elles peuvent atteindre le niveau exigé de carburants renouvelables.

Un règlement fédéral sur les carburants renouvelables nécessiterait l'apport d'importants changements à la façon dont les carburants sont produits, mélangés et distribués, et il influencerait sur les investissements dans l'infrastructure nécessaires pour livrer le carburant aux Canadiens. Les producteurs pétroliers devraient pouvoir continuellement assurer des approvisionnements fiables en biocarburants pour fournir aux Canadiens des carburants utilisables. Une structure réglementaire incorporant la souplesse avec laquelle les entreprises peuvent atteindre le pourcentage exigé de carburants renouvelables serait importante pour assurer un approvisionnement en carburants renouvelables pour les Canadiens.

Il faut toutefois reconnaître que chaque élément stratégique qui ajoute de la souplesse à un règlement le rend aussi plus complexe, car la souplesse exige des dispositions administratives et d'exécution associées.

En septembre 2006, l'EPA des États-Unis a proposé un règlement sur les carburants renouvelables conforme aux exigences spécifiées dans l'Energy Act américain de 2005. Comme il existe un marché nord-américain intégré pour les carburants, il est important de tenir compte de la formule adoptée par les États-Unis pour mettre en vigueur leurs exigences relatives aux carburants renouvelables.

D'après la règle proposée par l'EPA, l'exigence des États-Unis relative aux carburants renouvelables est un pourcentage de l'essence qu'une entreprise produit et importe. L'exigence prévue commence à un pourcentage annuel de 3,71 % en 2007, et augmente à 4,85 % en 2012. La règle comporte un programme de crédit et d'échange. Un large éventail de carburants renouvelables peut contribuer à respecter l'exigence. La règle comprend des écarts pour différents carburants renouvelables fondés sur le contenu énergétique; par exemple, un gallon d'un carburant renouvelable pourrait peser plus lourd en vue du respect de l'exigence relative aux carburants renouvelables qu'un gallon d'éthanol produit à partir du maïs :

- éthanol de maïs : 1,0
- biobutanol : 1,3
- biodiesel (ester monoalkylique) : 1,5
- éthanol cellulosique : 2,5

La proposition contient des dispositions détaillées relatives à la conformité et à l'application qui sont nécessaires pour que le programme d'échange de crédits fonctionne convenablement et pour permettre la mise en application des exigences.

Un règlement sur les carburants renouvelables aurait diverses incidences régionales en raison de facteurs comme la disponibilité des matières premières pour la production de carburants renouvelables, la densité de la population et la convenance que les carburants

can be expected to vary between regional refiners and importers and national companies that operate multiple refineries.

In the Atlantic provinces, there is limited access to large quantities of locally produced grains and seed-producing oils—renewable fuels or the feedstocks to produce them would likely be imported into these provinces.

A regulation could apply the renewable fuel content requirement on a facility basis, i.e. each refinery owned by a company would be required to meet the regulated limit. The federal *Sulphur in Gasoline Regulations*¹⁴ and *Benzene in Gasoline Regulations*¹⁵ are based on this approach.

An alternative, more flexible approach would apply the renewable fuel content requirement on a company-wide basis, i.e. in respect of the total pool of gasoline, diesel and heating fuel produced and imported by a company. This approach has been adopted by Ontario in its *Ethanol in Gasoline Regulations*, and by the United States in its renewable fuels standard. Such an approach provides companies operating more than one refinery with the option of concentrating use of renewable fuels in regions where it is most practical and cost-effective, rather than in all areas where they operate. However, companies that only have one refinery may be at a relative competitive disadvantage under this approach.

Additional flexibility could be added through a credit and trading system such that obligated parties could acquire credits from other parties in lieu of actually having renewable fuel in their gasoline and distillate pools. Including credit and trading would require regulatory design to address various aspects, such as generation, use and submission of credits, credit life, and potential carry-over of credits from one compliance period to the next.

There have been calls from parties for the Government to regulate biodiesel specifications as part of any renewable fuel requirement. Currently, the Canadian General Standards Board (CGSB) develops fuel quality standards through a consensus process and with public and private sector stakeholders. CGSB fuel quality standards are used by industry as commercial specifications and are not regulated by the federal government. The Government considers that application of such commercial specifications is best left to private industry rather than imposing these specifications through regulation.

Intended path forward

The Government intends to develop a regulation that provides flexibility to producers and importers of fuels in how they achieve the required level of renewable fuel. The regulation should avoid undue disruption to existing industry practices while providing for continued stability of fuel supply. Also, the instrument should avoid undue burden on industry, particularly on small businesses.

renouvelables soient utilisés dans diverses conditions climatiques. Les incidences varieraient probablement entre les raffineurs et les importateurs régionaux, et les entreprises nationales qui exploitent plusieurs raffineries.

Dans les provinces de l'Atlantique, l'accès à de grandes quantités de grains produits localement et d'huiles produisant des semences est limité. Les carburants renouvelables ou les matières premières pour les produire seraient probablement importés dans ces provinces.

Un règlement permettrait d'appliquer l'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables à l'échelle de l'installation, c'est-à-dire que chaque raffinerie appartenant à une entreprise serait obligée de respecter la limite réglementée. Le *Règlement sur le soufre dans l'essence*¹⁴ fédéral et le *Règlement sur le benzène dans l'essence*¹⁵ sont fondés de même.

Une autre formule plus souple consisterait à appliquer l'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables à l'échelle de l'entreprise, c'est-à-dire en fonction du stock total d'essence, de carburant diesel et de mazout de chauffage produits ou importés par une entreprise. Cette formule a été adoptée par l'Ontario dans *Ethanol in Gasoline Regulations* (le Règlement relatif à l'éthanol dans l'essence), ainsi que par les États-Unis dans leur norme concernant les carburants renouvelables. Cette formule offre aux entreprises qui exploitent plus d'une raffinerie la possibilité de concentrer l'utilisation des carburants renouvelables dans les régions où il est le plus pratique et rentable de le faire, plutôt que dans toutes les régions où elles font affaire. Toutefois, les entreprises qui exploitent seulement une raffinerie peuvent ainsi subir un désavantage concurrentiel relatif.

Un système de crédit et d'échange pourrait accorder plus de souplesse parce que les parties réglementées pourraient acquérir des crédits d'autres parties au lieu de mettre du carburant renouvelable dans leurs stocks d'essence et de distillat. L'inclusion d'un système de crédits et d'échange nécessiterait un règlement portant sur divers aspects, comme la production, l'utilisation et l'offre de crédits, la durée des crédits et le report possible des crédits d'une période de conformité à la suivante.

Certaines parties ont demandé que le Gouvernement réglemente les spécifications du biodiesel dans le cadre de toute exigence relative aux carburants renouvelables. Actuellement, l'Office des normes générales du Canada (ONGC) élabore des normes concernant la qualité des carburants au moyen d'un processus consensuel et de concert avec des intervenants des secteurs public et privé. Ces normes sont utilisées par l'industrie comme des spécifications commerciales et ne sont pas réglementées par le gouvernement fédéral. Le Gouvernement est d'avis qu'il est préférable de laisser ces spécifications commerciales aux soins de l'industrie privé plutôt que de les imposer par règlement.

Voie à suivre envisagée

Le Gouvernement a l'intention d'élaborer un règlement qui accorde aux producteurs et aux importateurs de carburants de la souplesse pour atteindre le pourcentage exigé de carburants renouvelables. Le règlement devrait éviter la perturbation déraisonnable des pratiques actuelles de l'industrie tout en assurant la stabilité permanente de l'approvisionnement en carburant. En outre, le règlement devrait éviter d'imposer un fardeau déraisonnable pour l'industrie, notamment pour les petites entreprises.

¹⁴ SOR/99-236 published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 133, No. 13, as amended by SOR/2000-104, and SOR/2003-319.

¹⁵ SOR/97-493 published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 131, No. 24, as amended by SOR/99-204, SOR/2000-102 and SOR/2003-318.

¹⁴ DORS/99-236 publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 133, n° 13, et modifié par le DORS/2000-104 et le DORS/2003-319.

¹⁵ DORS/97-493 publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 131, n° 24, et modifié par le DORS/99-204, DORS/2000-102 et le DORS/2003-318.

In this regard, the Government will look closely at the rule being developed by the U.S. EPA to require renewable fuels.

The regulation should include the following key elements:

- The requirement for renewable fuel content would be on the basis of annual volumes. Not every litre of gasoline, diesel fuel or heating oil would have to contain renewable fuel.
- The requirement for renewable fuel content would apply on a company-wide basis (i.e. not on the basis of individual refineries or provinces of import).
- A broad suite of liquid renewable fuels would be recognized as counting towards compliance.
- Renewable fuel used in any liquid traditional petroleum based fuel could contribute to meeting the requirement to have renewable fuel content equal to 5% of a company's gasoline pool.
- Only renewable fuel actually used in diesel fuel or heating oil would contribute to meeting the requirement to have renewable fuel content equal to 2% of the distillate pool.
- The regulation would include a credit and trading system such that a company would have an option of obtaining credits from others rather than actually having renewable content in its fuel.
- There would not be any specific requirements that fuel produced in or imported into a region must contain renewable fuel.
- The regulation would not set fuel quality specifications for renewable fuels or the final blended product.

Consideration would be given during the regulatory development process to the following:

- Including "biases" for different renewable fuels such that a litre of one renewable fuel could count more towards meeting the renewable fuel content requirement than would a litre of grain-based ethanol.
- Allowing for some number of credits to be carried over from one year to the next.
- Allowing for a deficit carryover in meeting the renewable fuel content requirement from one year to the next. (This would provide for a company to not meet the renewable fuel content requirement one year, provided that it made up any deficit the following year.)

While the above elements add flexibility to a regulation, they also greatly increase its complexity and associated administrative and enforcement requirements. Some of these features are expected to require legislative amendments to CEPA 1999, which have been proposed under *Canada's Clean Air Act*.

Next steps

Design and development of a regulation will require consultation with provinces, territories, affected sectors and other stakeholders. The regulation is expected to be complex and to take at least two years to develop. Environment Canada intends to initiate consultations on the details of the proposed regulation early in 2007.

The Minister of the Environment intends to propose a draft Renewable Fuels Regulation in Part I of the *Canada Gazette* by fall 2008. This regulation would require fuel producers and importers

À cet égard, le Gouvernement examinera soigneusement la règle élaborée par l'EPA des États-Unis pour exiger des carburants renouvelables.

Le règlement devrait inclure les principaux éléments suivants :

- L'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables devrait être en fonction des quantités annuelles. Il ne serait pas exigé que chaque litre d'essence, de diesel ou de mazout de chauffage contienne du carburant renouvelable.
- L'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables s'appliquerait à l'échelle de l'entreprise (c'est-à-dire non à l'échelle de la raffinerie ou de la province d'importation).
- Un ensemble général de carburants renouvelables liquides serait reconnu comme satisfaisant à la conformité.
- Le carburant renouvelable utilisé dans tout carburant classique à base de pétrole pourrait contribuer à satisfaire à l'exigence relative à la teneur en carburants renouvelables égale à 5 % du stock d'essence d'une entreprise.
- Seul le carburant renouvelable réellement utilisé dans le carburant diesel ou le mazout de chauffage contribuerait à satisfaire à l'exigence relative à une teneur en carburant renouvelable égale à 2 % du stock de distillat.
- Le règlement inclurait un système de crédit et d'échange par lequel une entreprise aurait le choix d'obtenir des crédits d'autres entreprises plutôt que de respecter l'exigence relative à la teneur en carburant renouvelable.
- Il n'existerait pas d'exigence spécifique selon laquelle le carburant produit ou importé dans une région devrait contenir un carburant renouvelable.
- Le règlement ne fixerait pas de spécifications pour la qualité du carburant dans le cas de carburants renouvelables ou du produit final mélangé.

Il faudrait tenir compte de ce qui suit au cours du processus d'élaboration du règlement :

- Inclure des « écarts » pour différents carburants renouvelables; par exemple, un litre de carburant renouvelable pourrait contribuer à satisfaire à l'exigence relative à la teneur en carburant renouvelable plus qu'un litre d'éthanol à base de grain.
- Permettre qu'une certaine quantité de crédits soient reportés d'une année à l'autre.
- Permettre un report du déficit d'une année à l'autre pour satisfaire à l'obligation relative à la teneur en carburant renouvelable. (Cela permettrait à une entreprise de ne pas satisfaire à l'obligation relative à la teneur en carburants renouvelables une année à condition qu'elle comble le déficit l'année suivante.)

Bien que les éléments susmentionnés ajoutent de la souplesse à un règlement, ils accroissent aussi considérablement sa complexité ainsi que les exigences administratives et d'exécution associées. Certains de ces éléments nécessiteront probablement l'apport à la LCPE (1999) de modifications législatives qui ont été proposées en vertu de la *Loi canadienne sur la qualité de l'air*.

Prochaines étapes

La conception et l'élaboration d'un règlement nécessiteront des consultations avec les provinces, les territoires, les secteurs touchés et d'autres intervenants. Le règlement sera probablement complexe, et il faudra au moins deux ans pour l'élaborer. Environnement Canada a l'intention d'entreprendre des consultations sur les modalités du projet de règlement au début de 2007.

Le ministre de l'Environnement a l'intention de proposer l'ébauche d'un Règlement sur les carburants renouvelables dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici l'automne 2008. À compter de

to have an average annual renewable fuel content equal to 5% of the volume of gasoline that they produce or import, commencing in 2010. The regulatory process would include the 60-day comment period required under CEPA 1999 following pre-publication of the proposed regulation.

It is intended that the regulation also puts in place an additional requirement for 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating oil by no later than 2012, upon successful demonstration of biodiesel use under the range of Canadian conditions. This could be done through amendments to the regulation. Alternatively, it could be done through regulatory provisions that would only be brought into force once biodiesel use has been successfully demonstrated.

As part of the federal strategy, the Government of Canada will work with provinces and territories in the coming years to encourage them to harmonize their provincial regulations with this federal regulation.

Public comment period

Any person may file, within 60 days of publication of this Notice, with the Minister of the Environment, comments with respect to this proposal. All comments must be addressed to the Minister, cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this Notice and be sent to the Director, Oil, Gas and Energy Branch, Clean Air Directorate, Environmental Stewardship Branch, Environment Canada, Place Vincent Massey, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

Contact information

For questions about this Notice or for more information about the regulatory approach, contact the Environmental Stewardship Branch, Environment Canada, Place Vincent Massey, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-994-9564 (telephone), cleanair-airpur@ec.gc.ca (email).

[52-1-o]

NOTICE OF VACANCIES

NATIONAL PAROLE BOARD

Full-time and part-time members — Ontario/Nunavut Region

The National Parole Board (NPB) is an independent administrative tribunal. The NPB makes decisions on conditional release for offenders sentenced to federal penitentiaries and for offenders sentenced to provincial institutions in provinces and territories where there are no provincial or territorial boards of parole. The NPB also renders decisions on the granting of pardons for ex-offenders who have successfully re-entered society as law-abiding citizens after completion of sentence.

Location: Ontario/Nunavut Region — Kingston, Ontario

The preferred candidates will be committed to excellence in the correctional system, and will possess the following education, experience, knowledge, abilities and personal suitability.

2010, ce règlement obligerait les producteurs et les importateurs de carburant d'assurer une teneur annuelle moyenne de carburant renouvelable en une quantité représentant 5 % du volume d'essence qu'ils produisent ou importent. Le processus de réglementation comprendrait la période normale de 60 jours pour les commentaires suivant la publication préalable du projet de règlement.

Il est prévu que le règlement comporte une exigence additionnelle concernant une teneur de 2 % en carburants renouvelables dans le carburant diesel et le mazout de chauffage au plus tard en 2012, lorsque l'initiative de démonstration de l'utilisation du carburant diesel dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été couronnée de succès. Ce résultat pourrait être obtenu par une modification apportée au règlement. Il serait possible aussi de procéder par voie de dispositions réglementaires qui seraient seulement mise en vigueur lorsque la démonstration de l'utilisation du biodiesel a été faite.

Dans le cadre de la stratégie fédérale, le gouvernement du Canada travaillera de concert avec les provinces et les territoires au cours des années à venir pour les encourager à harmoniser leur règlement avec le règlement fédéral.

Période de commentaires par le public

Quiconque peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, envoyer au ministre de l'Environnement des commentaires au sujet de cette proposition. Tous les commentaires doivent être adressés au Ministre, citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis, et être transmis à la directrice de la Division du gaz, du pétrole et de l'énergie, Direction générale de l'air pur, Direction de la gérance de l'environnement, Environnement Canada, Place-Vincent-Massey, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

Information sur les personnes-ressources

Pour toute question concernant le présent avis ou pour obtenir de plus amples renseignements sur l'approche de réglementation, veuillez communiquer avec la Direction de la gérance de l'environnement, Environnement Canada, Place-Vincent-Massey, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par téléphone au 819-994-9564 ou par courrier électronique à l'adresse cleanair-airpur@ec.gc.ca.

[52-1-o]

AVIS DE POSTES VACANTS

COMMISSION NATIONALE DES LIBÉRATIONS CONDITIONNELLES

Membres à temps plein et à temps partiel — Région de l'Ontario/Nunavut

La Commission nationale des libérations conditionnelles (CNLC) est un tribunal administratif autonome. Elle est chargée de rendre des décisions en matière de mise en liberté sous condition de détenus incarcérés dans des pénitenciers fédéraux ou dans des établissements provinciaux ou territoriaux où il n'y a pas de commission de libérations conditionnelles. La CNLC rend aussi des décisions dans l'octroi des réhabilitations pour les individus qui ont été condamnés pour une infraction criminelle mais qui ont démontré qu'ils sont des citoyens respectueux des lois, après avoir purgé leur peine en totalité.

Lieu : Région de l'Ontario/Nunavut — Kingston (Ontario)

Les personnes choisies recherchent l'excellence dans le domaine correctionnel et possèdent l'éducation, l'expérience, les connaissances, les capacités et les qualités personnelles énumérées ci-après.

Education

- Secondary school diploma is essential; university or post-graduate studies and/or degree would be an asset.

Experience

- in a decision-making environment would also be an asset.

Knowledge

- of the criminal justice system;
- of the applicable legislation pertaining to the NPB—the *Corrections and Conditional Release Act* (CCRA) and the *Criminal Records Act* (CRA) and their interpretation and application related to conditional release; and
- of the societal issues impacting on the criminal justice environment, including gender, Aboriginal and visible minority issues.

Abilities/Skills

- excellent analytical skills;
- ability to interpret Court decisions;
- ability to quickly synthesize complex relevant case information;
- clear, concise and comprehensive written and spoken communications skills;
- effective interviewing and decision-making skills;
- efficiency in managing time and setting priorities; and
- ability to perform in an environment of high case volume and tight time constraints and to perform in a stressful environment.

Personal suitability

- sound judgment;
- adaptability and flexibility;
- effective and independent work habits as well as an ability to work as a team member;
- discretion in managing highly sensitive information; and
- sensitivity to multiculturalism, gender and Aboriginal issues.

Preference will be given to applicants residing in the Ontario/Nunavut Region. Proficiency in both official languages is desirable. Candidates of Aboriginal/Inuit origin and visible minorities are encouraged to apply.

The chosen candidates will be required to travel outside the immediate area and be away from home overnight on occasion, as well as to conduct hearings in federal penitentiaries.

The successful full-time candidates must be prepared to relocate to the area of employment or to a location within reasonable commuting distance.

The selected candidates will be subject to the *Conflict of Interest and Post-Employment Code for Public Office Holders*. Before or upon assuming their official duties and responsibilities, public office holders appointed on a full-time basis must sign a document certifying that, as a condition of holding office, they will observe the Code. They must also submit to the Office of the Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. To obtain copies of the Code and of the

Éducation

- Un diplôme d'études secondaires est essentiel; des études universitaires ou supérieures et/ou un diplôme seraient un atout.

Expérience

- de travail dans un milieu de prise de décision serait aussi un atout.

Connaissances

- du système de justice pénale;
- des lois applicables à la CNLC — la *Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition* (LSCMLSC) et la *Loi sur le casier judiciaire* (LCJ) et de leur interprétation et de leur application par rapport à la mise en liberté sous condition;
- des questions sociétales ayant un impact sur l'environnement de justice pénale, y compris les questions reliées aux femmes, aux Autochtones et aux minorités visibles.

Capacités

- excellente capacité d'analyse;
- capacité d'interpréter les décisions de la Cour;
- capacité de faire la synthèse rapide de renseignements complexes pertinents touchant les cas examinés;
- capacité de rédiger d'une manière claire, concise et précise et habiletés de communication orale;
- capacité de mener efficacement des entrevues et de prendre des décisions;
- capacité de gérer son temps et de fixer des priorités avec efficacité;
- capacité de s'acquitter d'une lourde charge de travail à l'intérieur de cours échéanciers et de fonctionner dans un environnement stressant.

Qualités personnelles

- bon jugement;
- adaptabilité et souplesse;
- savoir travailler efficacement à la fois de façon autonome et en équipe;
- discrétion dans l'utilisation de renseignements de nature très délicate;
- respect envers les questions multiculturelles et celles touchant les femmes et les Autochtones.

La préférence sera accordée aux candidats résidant dans la Région de l'Ontario/Nunavut. La connaissance des deux langues officielles est souhaitable. Nous encourageons la candidature d'Autochtones/Inuit et de personnes provenant des minorités visibles.

Les personnes retenues doivent être disposées à voyager à l'extérieur de la région et, à l'occasion, à y passer la nuit ainsi qu'à mener des audiences dans des pénitenciers fédéraux.

Les personnes choisies pour occuper les postes à temps plein doivent être disposées à déménager à proximité du lieu de travail ou à un endroit situé à une distance raisonnable.

Les personnes sélectionnées seront assujetties au *Code régissant la conduite des titulaires de charge publique en ce qui concerne les conflits d'intérêts et l'après-mandat*. Avant ou au moment d'assumer leurs fonctions officielles, les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent signer un document attestant qu'ils s'engagent à observer ce code aussi longtemps qu'ils demeurent en fonction. Ils doivent aussi soumettre au Bureau du commissaire à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel faisant état de leurs biens

Confidential Report, please visit the Web site of the Office of the Ethics Commissioner at www.parl.gc.ca/oec/en.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist in identifying qualified candidates for these positions. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment. Applications forwarded through the Internet will not be considered for reasons of confidentiality.

Please ensure that your curriculum vitae and/or your letter of application address(es) the above criteria and send it by January 15, 2007, to Sandra Lynn Roberge, Acting Executive Assistant to the Chairperson, National Parole Board, Leima Building, 7th floor, 410 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0R1, 613-954-7457 (telephone), 613-941-9426 (fax).

More information on these positions and on the selection criteria of the Board can be found on the Board's Web site at www.npb-cnlc.gc.ca.

Bilingual notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

et exigibilités ainsi que de leurs activités extérieures. Afin d'obtenir un exemplaire du Code et du rapport confidentiel, veuillez visiter le site Web du Bureau du commissaire à l'éthique à l'adresse www.parl.gc.ca/oec/fr.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre de trouver des personnes qualifiées pour ces postes. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder. Les demandes acheminées par Internet ne seront pas considérées pour des raisons de confidentialité.

Veuillez vous assurer que votre curriculum vitae et/ou votre lettre de demande d'emploi se conforme(nt) aux critères susmentionnés et faire parvenir le tout, au plus tard le 15 janvier 2007, à l'adresse suivante : Sandra Lynn Roberge, Adjointe exécutive intérimaire auprès du président, Commission nationale des libérations conditionnelles, Immeuble Leima, 7^e étage, 410, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0R1, 613-954-7457 (téléphone), 613-941-9426 (télécopieur).

Des précisions supplémentaires concernant les postes et les critères de sélection de la Commission figurent dans son site Web à l'adresse suivante : www.npb-cnlc.gc.ca.

Les avis de postes vacants sont disponibles dans les deux langues officielles et en média substitut (audio-cassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.) et ce, sur demande. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Thirty-Ninth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 8, 2006.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, trente-neuvième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 8 avril 2006.

Pour obtenir d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS**CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY****CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT***Replacement Class Screening Report: Routine In-Water Works Project Along the Rideau Canal and the Trent-Severn Waterway — Public notice*

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) declares the report entitled *Routine In-Water Works Project Along the Rideau Canal and the Trent-Severn Waterway* to be a replacement class screening report (RCSR) pursuant to the provisions of subsection 19(1) and paragraph 19(2)(a) of the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act).

Public consultations on the RCSR took place from July 26 to September 7, 2006. The Agency received no written submissions from the public concerning the RCSR. In making the declaration proposed by Parks Canada, the Agency has reviewed the RCSR and has determined that the project screening process, as described in the document, will meet the requirements of the Act for the environmental assessment of the class of projects. It is also the Agency's opinion that the class of projects described in the RCSR is not likely to cause significant adverse environmental effects when the design standards and mitigation measures described in the report are applied.

The declaration is effective December 6, 2006, and is subject to the following terms and conditions:

- Subject to subsection 19(8) of the Act, the declaration is valid until December 6, 2011.
- Parks Canada will notify the Agency, in writing, a minimum of six months prior to the date on which the declaration expires, of its intention to renew the RCSR, to renew the RCSR with modifications or additions, or not to renew the RCSR and thereby allow the declaration to expire.
- To renew the RCSR, Parks Canada will submit the proposed class screening report to the Agency no less than three months prior to the expiration date of this declaration, so that the Agency may initiate a new declaration process.
- Parks Canada and the Agency will ensure that the RCSR is made available to the public in accordance with the requirements of the Act, as the RCSR may be amended from time to time. As such, Parks Canada will place the RCSR in the Canadian Environmental Assessment Registry (CEAR) project file of its regional office. On a quarterly basis, Parks Canada will also post on the CEAR Web site a statement of the projects for which the RCSR was used, as required under paragraph 55.1(2)(d) of the Act.
- Any amendments to the report will be developed and implemented in accordance with the provisions for amendment contained in section 6.2 of the RCSR.

For further information, contact John Woodward, Class Screening Advisor, Canadian Environmental Assessment Agency, 160 Elgin Street, 22nd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H3, 613-957-0961 (telephone), 613-957-0935 (fax), john.woodward@ceaa-acee.gc.ca (email).

[52-1-o]

COMMISSIONS**AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE****LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE***Rapport d'examen préalable substitut : Ouvrages courants en milieu aquatique le long du Canal Rideau et de la voie navigable Trent-Severn — Avis public*

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare que le rapport intitulé *Ouvrages courants en milieu aquatique le long du Canal Rideau et de la voie navigable Trent-Severn* est un rapport d'examen préalable substitut (REPS) en vertu des dispositions du paragraphe 19(1) et de l'alinéa 19(2)a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi).

Des consultations publiques sur le REPS ont eu lieu du 26 juillet au 7 septembre 2006. L'Agence n'a reçu aucune observation écrite du public au sujet du REPS. Cette déclaration de l'Agence, proposée par Parcs Canada, fait suite à l'analyse du REPS. L'Agence a décidé que le processus d'examen préalable du projet décrit dans le document permettra de répondre aux exigences de la Loi concernant l'évaluation environnementale de ce type de projets. L'Agence est également d'avis que le type de projets décrit dans le REPS n'est pas susceptible d'engendrer des répercussions négatives importantes sur l'environnement lorsque les normes et les mesures d'atténuation décrites dans le rapport sont respectées.

La déclaration entre en vigueur le 6 décembre 2006 et est assujettie aux modalités et conditions suivantes :

- En vertu du paragraphe 19(8) de la Loi, la période de validité de la déclaration s'étend jusqu'au 6 décembre 2011.
- Parcs Canada avisera l'Agence, par écrit, au moins six mois avant la date d'expiration de la déclaration, de son intention de renouveler le REPS tel quel, de le renouveler avec des modifications ou des ajouts, ou encore de ne pas le renouveler, dans lequel cas la déclaration viendrait à échéance.
- Aux fins de renouvellement du REPS, Parcs Canada soumettra le rapport d'examen préalable proposé au moins trois mois avant la date d'expiration de la déclaration, afin que l'Agence puisse enclencher un nouveau processus de déclaration.
- Parcs Canada et l'Agence s'assureront que le REPS est mis à la disposition du public conformément aux exigences de la Loi, puisqu'il peut être modifié de temps à autre. À ce titre, Parcs Canada versera le REPS au Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE) dans le dossier de projet du bureau régional. Parcs Canada affichera également le relevé des projets à l'égard desquels une autorité responsable a utilisé le REPS sur le site Internet du RCEE de façon trimestrielle, tel qu'il est prescrit en vertu de l'alinéa 55.1(2)d de la Loi.
- Tout changement au REPS sera élaboré et mis en œuvre selon les dispositions relatives aux modifications stipulées à l'article 6.2 du REPS.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec John Woodward, Conseiller en examen préalable, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 160, rue Elgin, 22^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, 613-957-0961 (téléphone), 613-957-0941 (télécopieur), john.woodward@ceaa-acee.gc.ca (courriel).

[52-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY**

Quality control, testing, inspection and technical representative services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2006-035) from Zenix Engineering Ltd. (Zenix) of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. IE070336) by Defence Construction Canada (DCC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for the provision of a modular quarters life-safety assessment and remediation analysis. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

Zenix alleges that contract negotiations with DCC did not occur as stipulated in the Request for Abbreviated Proposal and that, as such, the evaluation of its proposal was not performed in accordance with the criteria stipulated in the procurement document, which resulted in an unfair process.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, December 15, 2006

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[52-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, 819-997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), 204-983-6317 (fax);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, 604-666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), 604-666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), 514-283-3689 (fax);

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE**

Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2006-035) déposée par Zenix Engineering Ltd. (Zenix), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° IE070336) passé par Construction de Défense Canada (CDC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur des services d'évaluation et de remédiation pour la sécurité des occupants de quartiers modulaires. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Zenix allègue que les négociations de contrat avec CDC ne se sont pas déroulées de la façon qu'il était stipulé dans la demande de proposition abrégée et qu'à ce titre, l'évaluation de sa proposition n'a pas été faite selon les critères énoncés dans le document d'approvisionnement, ce qui a eu pour résultat un processus injuste.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@citt-tcce.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 15 décembre 2006

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[52-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, 819-997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), 204-983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, 604-666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), 604-666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), 514-283-3689 (télécopieur);

- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone), 416-954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, 306-780-3422 (telephone), 306-780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone), 780-495-3214 (fax).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

Secretary General

- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone), 416-954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

2006-679

December 19, 2006

Halifax Cablevision Ltd.
Halifax, Nova Scotia

Access Communications Inc.
Dartmouth, Nova Scotia

Bragg Communications Inc.
Bridgewater, Nova Scotia

Bay Communications Inc.
Kentville/New Minas, Nova Scotia

K-Right Communications Ltd.
New Glasgow, Sydney, Truro and Bedford/Sackville,
Nova Scotia, and Charlottetown, Prince Edward Island

Approved in part — Amendment of the programming distributed on community channels in Nova Scotia and Prince Edward Island.

2006-680

December 19, 2006

The Sports Network Inc.
Across Canada

The Commission revokes the broadcasting licence issued to The Sports Network Inc. for the national English-language Category 1 specialty programming undertaking known as WTSN (formerly Women's Sports Network).

[52-1-0]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2006-161

Addition of Ariana Television and Channel-i to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis

The Commission approves a request to add Ariana Television and Channel-i to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis and amends the lists of eligible satellite

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2006-679

Le 19 décembre 2006

Halifax Cablevision Ltd.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Access Communications Inc.
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

Bragg Communications Inc.
Bridgewater (Nouvelle-Écosse)

Bay Communications Inc.
Kentville/New Minas (Nouvelle-Écosse)

K-Right Communications Ltd.
New Glasgow, Sydney, Truro et Bedford/Sackville
(Nouvelle-Écosse) et Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)

Approuvé en partie — Modification de la programmation diffusée sur les canaux communautaires en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard.

2006-680

Le 19 décembre 2006

The Sports Network Inc.
L'ensemble du Canada

Le Conseil révoque la licence de radiodiffusion attribuée à The Sports Network Inc. à l'égard de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 1 de langue anglaise connue sous le nom WTSN (antérieurement Women's Sports Network).

[52-1-0]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2006-161

Ajout des Ariana Television et Channel-i aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique

Le Conseil approuve une demande d'ajouter Ariana Television et Channel-i aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique et modifie les listes de ces

services accordingly. The revised lists are available on the Commission's Web site at www.crtc.gc.ca, under "Industries at a glance."

December 19, 2006

[52-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2006-162

Addition of RTR-Planeta TV to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis

The Commission approves a request to add RTR-Planeta TV to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis and amends the lists of eligible satellite services accordingly. The revised lists are available on the Commission's Web site at www.crtc.gc.ca under "Industries at a glance."

December 19, 2006

[52-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2006-163

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is January 23, 2007.

1. CJNE FM Radio Inc.
Tisdale, Saskatchewan

To amend the licence of the radio programming undertaking CJNE-FM Nipawin, Saskatchewan.

2. Tiessen Media Inc.
Cochrane, Alberta

For the use of frequency 95.3 MHz (channel 237A1) with an effective radiated power of 100 W (non-directional antenna/ antenna height of -42 m) for the operation of the FM transmitter at Cochrane, Alberta, approved in Broadcasting Decision CRTC 2006-325, August 2, 2006 (Decision 2006-325).

December 19, 2006

[52-1-o]

services en conséquence. Les listes révisées sont affichées sur le site Web du Conseil, www.crtc.gc.ca, à la rubrique « Aperçu des industries ».

Le 19 décembre 2006

[52-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 2006-162

Ajout de RTR-Planeta TV aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique

Le Conseil approuve une demande d'ajouter RTR-Planeta TV aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique et modifie les listes de ces services en conséquence. Les listes révisées sont affichées sur le site Web du Conseil, www.crtc.gc.ca, à la rubrique « Aperçu des industries ».

Le 19 décembre 2006

[52-1-o]

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

AVIS PUBLIC 2006-163

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 23 janvier 2007.

1. CJNE FM Radio Inc.
Tisdale (Saskatchewan)

En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CJNE-FM Nipawin (Saskatchewan).

2. Tiessen Media Inc.
Cochrane (Alberta)

Visant l'utilisation de la fréquence 95,3 MHz (canal 237A1) avec une puissance apparente rayonnée de 100 W (antenne non directionnelle/hauteur de l'antenne de -42 m) pour l'exploitation de l'émetteur FM à Cochrane (Alberta) approuvée dans la décision de radiodiffusion CRTC 2006-325, 2 août 2006 (décision 2006-325).

Le 19 décembre 2006

[52-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**ABN AMRO BANK N.V.****WELLS FARGO BANK NORTHWEST, NATIONAL ASSOCIATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 5, 2006, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Partial Release of Security Interest dated November 29, 2006, between Wells Fargo Bank Northwest, National Association and ABN AMRO Bank N.V.; and
2. Partial Termination of Lease dated November 27, 2006, between ABN AMRO Bank N.V. and Railcar Investment LLC.

December 5, 2006

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP
Barristers and Solicitors

[52-1-o]

ACE INA LIFE INSURANCE**CIGNA LIFE INSURANCE COMPANY OF CANADA****ASSUMPTION REINSURANCE AGREEMENT**

Notice is hereby given that, in accordance with the provisions of section 254 of the *Insurance Companies Act* (Canada), ACE INA Life Insurance ("ACE INA Life") and CIGNA Life Insurance Company of Canada ("CIGNA Life") intend to make application to the Minister of Finance (Canada), following a period of 30 days from the date of publication of this notice, for approval of the assumption reinsurance by ACE INA Life of all of the risks insured under the single premium creditors group life, accident and sickness and loss of employment insurance policies of CIGNA Life (the "policies") and all present and future obligations under such policies, such transfer to be effective at 12:01 a.m. Eastern Time on January 1, 2007.

The proposed assumption reinsurance agreement will be available for inspection by holders of the policies and certificate holders and claimants under the policies at the head office of ACE INA Life, 130 King Street W, 12th Floor, Toronto, Ontario, and at the head office of CIGNA Life, 55 Town Centre Court, 6th Floor, Toronto, Ontario, during regular business hours, for a 30-day period after the date of publication of this notice.

Toronto, December 30, 2006

ACE INA LIFE INSURANCE
DANIEL P. COURTEMANCHE
President and Chief Executive Officer
CIGNA LIFE INSURANCE COMPANY
OF CANADA
EMAN HASSAN
President and Chief Executive Officer

[52-1-o]

AVIS DIVERS**ABN AMRO BANK N.V.****WELLS FARGO BANK NORTHWEST, NATIONAL ASSOCIATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 5 décembre 2006 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Mainlevée partielle de garantie en date du 29 novembre 2006 entre la Wells Fargo Bank Northwest, National Association et la ABN AMRO Bank N.V.;
2. Résiliation partielle du contrat de location en date du 27 novembre 2006 entre la ABN AMRO Bank N.V. et la Railcar Investment LLC.

Le 5 décembre 2006

Les avocats
OSLER, HOSKIN & HARCOURT S.E.N.C.R.L./s.r.l.

[52-1-o]

ASSURANCE-VIE ACE INA**CIGNA DU CANADA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE****CONVENTION DE RÉASSURANCE DE PRISE EN CHARGE**

Avis est donné par les présentes que, conformément aux dispositions de l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), les sociétés Assurance-Vie ACE INA (« ACE INA Vie ») et CIGNA du Canada compagnie d'assurance sur la vie (« CIGNA Vie ») ont l'intention de demander au ministre des Finances (Canada), à l'expiration d'une période de 30 jours après la date de la publication du présent avis, d'approuver la réassurance de prise en charge par ACE INA Vie des risques assurés en vertu de l'ensemble des polices d'assurance de créance collectives à prime unique en cas de décès, d'accident, de maladie ou de perte d'emploi de CIGNA Vie (les « polices ») et toutes les obligations présentes et futures liées aux polices et ce, à compter du 1^{er} janvier 2007 à 24 h 01 (heure de l'Est).

La convention de cession et de prise en charge proposée pourra être consultée par les titulaires de polices, les détenteurs de certificat et les réclamants en vertu des polices pour une période de 30 jours après la publication du présent avis, pendant les heures d'ouverture, aux bureaux de ACE INA Vie, situés au 130, rue King Ouest, 12^e étage, Toronto (Ontario) et aux bureaux de CIGNA Vie, situés au 55 Town Centre Court, 6^e étage, Toronto (Ontario).

Toronto, le 30 décembre 2006

ASSURANCE-VIE ACE INA
Le président-directeur général
DANIEL P. COURTEMANCHE
CIGNA DU CANADA COMPAGNIE
D'ASSURANCE SUR LA VIE
Le président-directeur général
EMAN HASSAN

[52-1-o]

BANK OF CANADA

AMENDMENTS TO THE BANK OF CANADA PENSION PLAN (BY-LAW NO. 15) AND AMENDMENTS TO THE SUPPLEMENTARY PENSION ARRANGEMENT (BY-LAW NO. 18)

CERTIFICATE

I, M. L. Jewett, General Counsel and Corporate Secretary of the Bank of Canada, hereby certify that, pursuant to subsection 15(2) of the *Bank of Canada Act*, the following amendments to By-law 15 and to By-law 18 of the Bank of Canada have been duly approved by the Board of Directors of the Bank on December 7, 2006, and that they have not been amended or rescinded since that date.

Ottawa, December 18, 2006

M. L. JEWETT, Q.C.
General Counsel and Corporate Secretary

AMENDMENTS TO THE BANK OF CANADA PENSION PLAN (BY-LAW NO. 15)

Whereas pursuant to section 15 of the *Bank of Canada Act*, the Board of Directors of the Bank has passed a by-law, By-law 15, to establish a pension fund for the benefit of its eligible employees and their dependants;

And whereas the Bank has the authority to amend its by-laws;

It is hereby resolved that the Bank of Canada Pension Plan, By-law 15, is hereby amended, with effect from the date of publication in the *Canada Gazette*, by

1. adding the following after paragraph 11.2.3 of the Table of Contents:

“11.3 Assignment and Unlocking for Non-Residents”

2. deleting subsection 13.4 of the Table of Contents and replacing it with the following:

“13.4 Pension Council”

3. deleting subparagraph 9.3(c) and adding the following definition of “Defined Benefit Limit” in subsection 1.1:

“*defined benefit limit*” means the amount which is the defined benefit limit determined at the relevant time under the *Income Tax Act*;

4. deleting subparagraph 3.2.3(a)(i) and replacing it with the following:

“(i) an amount equal to fifty times the amount of the *defined benefit limit* for the year,”

5. inserting between the word “Section” and the words “a person’s rights” in the first line of subsection 11.1, the words “or subsection 11.3,”

6. adding the following new subsection after paragraph 11.2.3:

“11.3 ASSIGNMENT AND UNLOCKING FOR NON-RESIDENTS

(a) Notwithstanding subsection 11.1, when a *member* or retired *member* has ceased to be a resident of Canada for at least two calendar years and has ceased employment with the *Bank*, the *pension benefits* or *pension benefit credits* of such *member* or retired *member* are exempted from the prohibitions set out in subsection 11.1. In addition, such

BANQUE DU CANADA

MODIFICATIONS AU RÉGIME DE PENSION DE LA BANQUE DU CANADA (RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 15) ET MODIFICATIONS AU RÉGIME DE PENSION COMPLÉMENTAIRE DE LA BANQUE DU CANADA (RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 18)

CERTIFICAT

Je, M. L. Jewett, avocat général et secrétaire général de la Banque du Canada, certifie que, conformément au paragraphe 15(2) de la *Loi sur la Banque du Canada*, les modifications suivantes au Règlement administratif n° 15 et au Règlement administratif n° 18 de la Banque du Canada ont été dûment approuvées par le Conseil d’administration de la Banque le 7 décembre 2006 et qu’elles n’ont été ni amendées ni abrogées depuis cette date.

Ottawa, le 18 décembre 2006

L’avocat général et secrétaire général
M. L. JEWETT, c.r.

MODIFICATIONS AU RÉGIME DE PENSION DE LA BANQUE DU CANADA (RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N°15)

Attendu que le Conseil d’administration de la Banque du Canada a adopté, en vertu de l’article 15 de la *Loi sur la Banque du Canada*, un règlement administratif, le Règlement administratif n° 15, instituant un régime de pension dans l’intérêt de ses employés admissibles et des personnes à leur charge;

Et attendu que la Banque est habilitée à modifier ses règlements administratifs;

Il est décidé que les modifications indiquées ci-après sont apportées au Règlement administratif n° 15 du Régime de pension de la Banque du Canada et qu’elles entreront en vigueur à la date de leur publication dans la *Gazette du Canada* :

1. l’ajout, dans la table des matières, après l’alinéa 11.2.3, de ce qui suit :

« 11.3 Cession et déblocage des fonds dans le cas des non-résidents »

2. le remplacement, dans la table des matières, du paragraphe 13.4 par le suivant :

« 13.4 Conseil des pensions »

3. la suppression du sous-alinéa 9.3c) et l’ajout, au paragraphe 1.1, de la définition suivante du « plafond des prestations déterminées » :

« « *plafond des prestations déterminées* » désigne le plafond des prestations déterminées calculé au moment considéré selon la *Loi de l’impôt sur le revenu*; »

4. le remplacement de la disposition 3.2.3a)i) par la suivante :

« i) à un montant égal à cinquante fois celui du *plafond des prestations déterminées* pour l’année; »

5. l’insertion, dans la première ligne du paragraphe 11.1, entre le mot « article » et la virgule, de « ou au paragraphe 11.3 »

6. l’ajout, après l’alinéa 11.2.3, du paragraphe suivant :

« 11.3 CESSION ET DÉBLOCAGE DES FONDS DANS LE CAS DES NON-RÉSIDENTS

a) Nonobstant le paragraphe 11.1, lorsqu’un *participant* ou un *participant* retraité a cessé de résider au Canada depuis au moins deux années civiles et a cessé d’être un employé de la *Banque*, les *prestations de pension* ou les *droits à pension* de ce *participant* ou de ce *participant*

member or retired *member* may elect, in lieu of the benefits that are otherwise payable or that are otherwise transferable pursuant to subsection 6.2, to withdraw such *member's* or retired *member's pension benefits* or *pension benefit credits* from the *Plan*.

(b) For the purposes of subparagraph (a), a *member* or retired *member* is deemed to have been a resident of Canada throughout a calendar year if that *member* or retired *member* has sojourned in Canada in the year for a period of, or periods the total of which is, 183 days or more."

7. deleting subsection 13.4 and replacing it with the following:

"13.4 PENSION COUNCIL

The *PBSA* provides for the possibility of forming a pension council with representation from *members* and, if a majority of retired *members* so request, representation from retired *members*. The circumstances of the formation and the functions of a pension council, as well as the manner of selection of representation, are as *prescribed* under the *PBSA*."

8. adding the following paragraph to the end of subsection 16.4:

"The amendments to the provisions of subsections 11.1 and 11.3 apply to the *affected members* who have not transferred their *pension benefits* or *pension benefit credits* out of the *Plan*."

AMENDMENTS TO THE SUPPLEMENTARY PENSION ARRANGEMENT (BY-LAW 18)

Whereas pursuant to section 15 of the *Bank of Canada Act*, the Board of Directors of the Bank has passed a by-law, By-law 18, to establish a supplementary pension arrangement for the benefit of its eligible employees and their dependants;

And whereas the Bank has the authority to amend its by-laws;

It is hereby resolved that the Bank of Canada Supplementary Pension Arrangement, By-law 18, is hereby amended, with effect from the date of publication in the *Canada Gazette*, by

1. deleting paragraph 6.2.1 and replacing it with the following:

"6.2.1 Payment of Supplementary Pension Benefit Credit

Any *participant* entitled to a *deferred supplementary pension benefit* pursuant to subsection 6.1 may, in conjunction with a transfer of the *pension benefit credit* from the *Pension Plan* pursuant to paragraph 6.2.1, 6.2.2 or 6.2.4 of the *Pension Plan* or with a withdrawal of the *pension benefit credit* from the *Pension Plan* pursuant to subsection 11.3, elect, in lieu of the benefits otherwise payable, to receive the *supplementary pension benefit credit* from the *Arrangement* in a lump sum."

2. deleting paragraph 6.2.3 and replacing it with the following:

"6.2.3 Residual Payment

A *participant* for whom no *supplementary pension benefit* is payable pursuant to the calculation of a *deferred supplementary pension benefit* under paragraph 6.1.2 and who

- (a) transfers the *pension benefit credit* under paragraph 6.2.1, 6.2.2 or 6.2.4 of the *Pension Plan*,
- (b) makes an election under paragraph 6.3.1 of the *Pension Plan*,
- (c) receives the *pension benefit credit* in a lump sum under subsection 10.2 of the *Pension Plan*, or
- (d) makes an election under subsection 11.3 of the *Pension Plan*

retraité sont soustraits aux exclusions prévues au paragraphe 11.1. De plus, ce *participant* ou ce *participant* retraité peut choisir, au lieu des prestations qui lui seraient autrement payables ou qui seraient autrement transférables en vertu du paragraphe 6.2, de retirer du *Régime* ses *prestations de pension* ou ses *droits à pension*.

b) Pour l'application du sous-alinéa a), un *participant* ou un *participant* retraité qui a séjourné au Canada pendant au moins 183 jours, consécutifs ou non, au cours d'une année civile est réputé avoir été résident du Canada pendant toute l'année en question. »

7. le remplacement du paragraphe 13.4 par le suivant :

« 13.4 CONSEIL DES PENSIONS

La *LNPP* prévoit la possibilité de créer un conseil des pensions qui compte un représentant des *participants* et, si la majorité des *participants* retraités le demandent, un représentant de ces derniers. Les circonstances de la création de ce conseil, ainsi que ses attributions et le mode de sélection de ses membres, sont conformes aux modalités *prescrites* dans la *LNPP*. »

8. l'ajout, à la fin du paragraphe 16.4, de ce qui suit :

« Les modifications apportées aux dispositions des paragraphes 11.1 et 11.3 visent les *participants touchés* qui n'ont pas transféré leurs *prestations de pension* ou leurs *droits à pension* à un régime de pension autre que celui de la Banque. »

MODIFICATIONS AU RÉGIME DE PENSION COMPLÉMENTAIRE DE LA BANQUE DU CANADA (RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N°18)

Attendu que le Conseil d'administration de la Banque du Canada a adopté, en vertu de l'article 15 de la *Loi sur la Banque du Canada*, un règlement administratif, le Règlement administratif n° 18, instituant un régime de pension complémentaire dans l'intérêt de ses employés admissibles et des personnes à leur charge;

Et attendu que la Banque est habilitée à modifier ses règlements administratifs;

Il est décidé que les modifications indiquées ci-après sont apportées aux Statuts du Régime de pension complémentaire de la Banque du Canada (Règlement administratif n° 18) et qu'elles entreront en vigueur à la date de leur publication dans la *Gazette du Canada* :

1. le remplacement de l'alinéa 6.2.1 par le suivant :

« 6.2.1 Versement du droit à pension complémentaire

Tout *adhérent* qui a droit à une *prestation de pension complémentaire différée* aux termes du paragraphe 6.1 peut choisir, lors d'un transfert de ses *droits à pension du Régime de pension*, conformément aux modalités de l'alinéa 6.2.1, 6.2.2 ou 6.2.4 des Statuts du *Régime de pension*, ou lors d'un retrait de ses *droits à pension* du *Régime de pension*, en vertu du paragraphe 11.3 des Statuts du *Régime de pension*, de recevoir sous la forme d'un paiement forfaitaire, à la place des prestations qui lui seraient autrement payables, la *prestation de pension complémentaire* prévue par le *Régime complémentaire*. »

2. le remplacement de l'alinéa 6.2.3 par le suivant :

« 6.2.3 Versement résiduel

Tout *adhérent* qui n'a pas droit à une *prestation de pension complémentaire*, selon le mode de calcul de la *prestation de pension complémentaire différée* décrit à l'alinéa 6.1.2, et qui, selon le cas,

- a) fait transférer son *droit à pension* aux termes de l'alinéa 6.2.1, 6.2.2 ou 6.2.4 des Statuts du *Régime de pension*,
- b) exerce un choix en vertu de l'alinéa 6.3.1 des Statuts du *Régime de pension*,

shall receive in a lump sum an amount equal to the aggregate of

(e) the *participant's net supplementary contribution account* under this *Arrangement*,

(f) less the amount of any negative balance in the *participant's net contribution account* under the *Pension Plan* after the transfer or payment of the *participant's* benefits thereunder,

(g) plus accrued *interest* on the resulting amount up to the beginning of the month in which payment is made.”

3. deleting subparagraph 9.2(a) and replacing it with the following:

“(a) The participant transfers or withdraws the *pension benefit* or the *pension benefit credit* under paragraph 6.2.1, 6.2.2, 6.2.4 or subsection 11.3 of the *Pension Plan*, or”

4. deleting subparagraph 13.8(a) and replacing it with the following:

“(a) is the Governor or a Deputy Governor of the *Bank* at the time when the *Board* exercises its discretion to allow the crediting of such *participant's pensionable service*;”

5. deleting the definition of “*EBP salary*” from subsection 14.1 and replacing it with the following:

“‘*EBP salary*’ for a *participant* in a particular year means the base salary at grade maximum for the *participant's* grade in effect on a date in that year determined in accordance with the *EBP* plus the performance pay that would be payable if the *participant's* performance were rated on that date as “fully meets expectations”; and”.

c) reçoit le montant de son *droit à pension* en un versement unique, en vertu du paragraphe 10.2 des Statuts du *Régime de pension*,

d) exerce un choix en vertu du paragraphe 11.3 des Statuts du *Régime de pension*

reçoit un versement unique égal à la somme

e) du *compte net des cotisations complémentaires* de l'*adhérent* en vertu du *Régime complémentaire*,

f) moins le montant de tout solde négatif du *compte net des cotisations* de l'*adhérent*, en vertu du *Régime de pension*, après le transfert ou le versement de ses prestations,

g) plus l'*intérêt* couru sur le montant obtenu jusqu'au début du mois pendant lequel le versement est effectué. »

3. le remplacement du sous-alinéa 9.2a) par le suivant :

« a) l'*adhérent* fait transférer ou retire sa *prestation de pension* ou son *droit à pension* aux termes de l'alinéa 6.2.1, 6.2.2 ou 6.2.4 ou du paragraphe 11.3 des Statuts du *Régime de pension*; »

4. le remplacement du sous-alinéa 13.8a) par le suivant :

« a) est le gouverneur ou un sous-gouverneur de la *Banque* au moment où le *Conseil* exerce son pouvoir discrétionnaire afin d'autoriser la reconnaissance du *service ouvrant droit à pension*; »

5. le remplacement, au paragraphe 14.1, de la définition du « *salaire en vertu du PAAS* » par la suivante :

« « *Salaire en vertu du PAAS* » s'entend, pour un *adhérent* au cours d'un exercice en particulier, du salaire de base au taux normal du niveau de poste de l'*adhérent* en vigueur à une date au cours de l'exercice en question déterminée conformément au *PAAS* plus la prime de rendement qui serait payable si le rendement de l'*adhérent* était évalué à cette date comme « répond pleinement aux attentes ». »

[52-1-o]

[52-1-o]

BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)

NOTICE OF INTENTION

Notice is hereby given, pursuant to subsection 236(2) of the *Bank Act* (Canada), that Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), a Schedule II bank with its head office in Toronto, Ontario, intends to apply, on or about January 30, 2007, to the Minister of Finance (Canada) for approval of an agreement to sell all or substantially all of the assets of Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada) to The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., a bank that intends to apply to establish a foreign bank branch under the *Bank Act* (Canada).

Toronto, December 1, 2006

BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)

[49-4-o]

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH

Notice is hereby given, pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act*, that The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., a foreign bank with its head office in Tokyo, Japan, intends to apply to the Minister of Finance (Canada) for an order permitting it to

BANQUE DE TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)

AVIS D'INTENTION

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 236(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), une banque de l'annexe II dont le siège social est situé à Toronto (Ontario), a l'intention de soumettre à l'approbation du ministre des Finances (Canada), le ou vers le 30 janvier 2007, une convention visant la vente de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs de Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada) à The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., une banque qui a l'intention de faire une demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère en vertu de la *Loi sur les banques* (Canada).

Toronto, le 1^{er} décembre 2006

BANQUE DE TOKYO-MITSUBISHI UFJ (CANADA)

[49-4-o]

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques*, que The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., une banque étrangère ayant son siège social à Tokyo, au Japon, a l'intention de demander au ministre des Finances

establish a foreign bank branch in Canada to carry on the business of banking. The branch will carry on business in Canada under the name The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. and its principal office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed order may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before January 29, 2007.

Tokyo, December 1, 2006

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

[49-4-o]

(Canada) un arrêté l'autorisant à ouvrir une succursale de banque étrangère au Canada pour y exercer des activités bancaires. La succursale exercera ses activités au Canada sous le nom The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. et son bureau principal sera situé à Toronto (Ontario).

Toute personne qui s'oppose à la prise de l'arrêté peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 29 janvier 2007.

Tokyo, le 1^{er} décembre 2006

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

[49-4-o]

BOTTLES UP CORPORATION

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Bottles Up Corporation intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

December 12, 2006

RALPH RICK
President

[52-1-o]

BOTTLES UP CORPORATION

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Bottles Up Corporation demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 12 décembre 2006

Le président
RALPH RICK

[52-1-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2006, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Termination (Rider No. 3) effective as of December 31, 2006, between First Union Rail Corporation and Canadian National Railway Company.

December 19, 2006

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[52-1-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2006 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de résiliation du contrat de location (Rider No. 3) en vigueur à compter du 31 décembre 2006 entre la First Union Rail Corporation et la Canadian National Railway Company.

Le 19 décembre 2006

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[52-1-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2006, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Termination of Lease and Security Interest dated as of November 29, 2006, by Wells Fargo Equipment Finance, LLC.

December 19, 2006

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[52-1-o]

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2006 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résiliation du contrat de location et contrat de sûreté en date du 29 novembre 2006 par la Wells Fargo Equipment Finance, LLC.

Le 19 décembre 2006

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[52-1-o]

ENCANA CORPORATION**PLANS DEPOSITED**

Encana Corporation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Encana Corporation has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the Government Agent at Prince George, British Columbia, under deposit No. 1000036, a description of the site and plans of the bridge over Gote Creek, located at kilometre 6+000 on Gote Road.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Prince George, December 19, 2006

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
BRIAN KOLODY

[52-1-o]

HOLCIM (US) INC.**DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2006, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement dated as of December 15, 2006, between Holcim (US) Inc. and LaSalle National Leasing Corporation.

December 19, 2006

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[52-1-o]

LITTLE RED RIVER CREE NATION**PLANS DEPOSITED**

Little Red River Cree Nation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Little Red River Cree Nation has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit No. 0628147, a description of the site and plans for the construction of a three-span bridge (Bridge File No. 79356 and Drawing No. 79356NW) located over Garden Creek, approximately 182 km east of High Level, Alberta, and located in the

ENCANA CORPORATION**DÉPÔT DE PLANS**

La Encana Corporation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Encana Corporation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de l'agent du gouvernement à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000036, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Gote, situé à la borne kilométrique 6+000 du chemin Gote.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Prince George, le 19 décembre 2006

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
BRIAN KOLODY

[52-1-o]

HOLCIM (US) INC.**DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2006 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location en date du 15 décembre 2006 entre la Holcim (US) Inc. et la LaSalle National Leasing Corporation.

Le 19 décembre 2006

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[52-1-o]

LITTLE RED RIVER CREE NATION**DÉPÔT DE PLANS**

La Little Red River Cree Nation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Little Red River Cree Nation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du nord de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 0628147, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un pont à trois travées (numéro de dossier 79356 et numéro de dessin 79356NW) au-dessus du ruisseau Garden, à

northwest quarter of Section 11, Township 112, Range 24, west of the Fourth Meridian. The work also consists of removing an existing bridge.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sherwood Park, December 19, 2006

AMEC INFRASTRUCTURE LIMITED
PAUL CHAIKOWSKY

[52-1-o]

NRG POWER MARKETING INC.

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2006, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Equipment Lease dated December 19, 2006, between NRG Power Marketing Inc. and NRG Energy Railcar Statutory Trust V acting through U.S. Bank Trust National Association; and
2. Memorandum of Bill of Sale dated December 19, 2006, by FreightCar America Inc.

December 19, 2006

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[52-1-o]

PROCOR LIMITED

THE R-M TRUST COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 7, 2006, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Acknowledgement and Authorization from The R-M Trust Company to Procor Limited and Union Tank Car Company dated December 5, 2006, with respect to Trust Indenture (Series Can-1) dated December 1, 1982, between Procor Limited and The R-M Trust Company as successor to The Royal Trust Company.

December 7, 2006

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP
Barristers and Solicitors

[52-1-o]

environ 182 km à l'est de High Level (Alberta), dans le quart nord-ouest de la section 11, canton 112, rang 24, à l'ouest du quatrième méridien. Le projet comprend également l'enlèvement d'un pont actuel.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherwood Park, le 19 décembre 2006

AMEC INFRASTRUCTURE LIMITED
PAUL CHAIKOWSKY

[52-1]

NRG POWER MARKETING INC.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2006 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé du contrat de location de matériel en date du 19 décembre 2006 entre la NRG Power Marketing Inc. et la NRG Energy Railcar Statutory Trust V agissant par l'entremise de la U.S. Bank Trust National Association;
2. Résumé du contrat de vente en date du 19 décembre 2006 par la FreightCar America Inc.

Le 19 décembre 2006

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[52-1-o]

PROCOR LIMITED

THE R-M TRUST COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 7 décembre 2006 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Attestation et autorisation de The R-M Trust Company à la Procor Limited et à la Union Tank Car Company en date du 5 décembre 2006 à l'égard de la convention de fiducie (Série Can-1) datée du 1^{er} décembre 1982 entre la Procor Limited et The R-M Trust Company en tant que successeur de The Royal Trust Company.

Le 7 décembre 2006

Les avocats
OSLER, HOSKIN & HARCOURT S.E.N.C.R.L./s.r.l.

[52-1-o]

SCOR VIE

CHANGE OF NAME

Notice is hereby given that SCOR Vie intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act* (Canada), to change the name under which it is authorized to insure in Canada risks to SCOR Global Life.

Montréal, December 30, 2006

MARC ARCHAMBAULT
Chief Agent

[52-4-o]

SCOR VIE

CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE

Avis est par les présentes donné que SCOR Vie a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières, en vertu de l'article 576 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), visant à changer la dénomination sociale sous laquelle celle-ci est autorisée à garantir des risques au Canada pour SCOR Global Life.

Montréal, le 30 décembre 2006

L'agent principal
MARC ARCHAMBAULT

[52-4-o]

TYSON FOODS INC.

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on December 19, 2006, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Termination of Memorandum of Lease Agreement dated as of December 19, 2006, between SMBC Leasing and Finance Inc. and Tyson Fresh Meats, Inc.; and
2. Memorandum of Lease dated as of December 19, 2006, between Tyson Foods Inc. and The CIT Group/Equipment Financing, Inc.

December 19, 2006

MCCARTHY TÉTRAULT LLP
Solicitors

[52-1-o]

TYSON FOODS INC.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 décembre 2006 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résiliation du résumé du contrat de location en date du 19 décembre 2006 entre la SMBC Leasing and Finance Inc. et la Tyson Fresh Meats, Inc.;
2. Résumé du contrat de location en date du 19 décembre 2006 entre la Tyson Foods Inc. et The CIT Group/Equipment Financing, Inc.

Le 19 décembre 2006

Les conseillers juridiques
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[52-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations	4553	Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route	4553

Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle 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

Purpose

The proposed *Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the proposed Regulations”) would introduce standards to reduce smog-forming emissions from marine spark-ignition engines (i.e. outboard motors and personal watercraft) and off-road recreational vehicles (i.e. snowmobiles, off-road motorcycles, all-terrain vehicles and utility vehicles). The proposed Regulations, under the authority of Division 5 of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), would establish Canadian emission standards and test procedures aligned with those of the United States Environmental Protection Agency (EPA).¹

The combustion of fuels to power engines and vehicles contributes significantly to air pollution, resulting in adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The proposed Regulations would help to mitigate these impacts by reducing smog-forming emissions, such as hydrocarbons (HC), oxides of nitrogen (NO_x), carbon monoxide (CO) and other pollutants listed as “toxic substances”² in Schedule 1 of CEPA 1999, from marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles.

The proposed Regulations would apply to marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles of the 2008 and later model years that are manufactured in or imported into Canada. They would apply to companies in the business of manufacturing, distributing or importing these engines or vehicles for sale in Canada, and to persons who import these engines and vehicles for their own use.

¹ The EPA regulates emissions from marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles under two separate rules, which were published in 1996 and 2002, respectively, and are available at www.epa.gov/otaq/marinesi.htm and www.epa.gov/otaq/recveh.htm.

² Schedule 1 of CEPA 1999 includes the following air pollutants, which are typically emitted from engines and vehicles: acetaldehyde; acrolein; benzene; 1,3-butadiene; formaldehyde; nitric oxide; nitrogen dioxide; respirable particulate matter with a diameter of less than 10 micrometres; sulphur dioxide; and volatile organic compounds that participate in atmospheric photochemical reactions.

Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route

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

Objet

Le *Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route* proposé (ci-après appelé le « projet de règlement ») a pour but d'adopter des normes visant à réduire les émissions génératrices de smog qui proviennent des moteurs nautiques à allumage commandé (moteurs hors-bord et motomarines) et des véhicules récréatifs hors route (motoneiges, motocyclettes hors route, véhicules tout terrain et véhicules utilitaires). En vertu de la section 5 de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE (1999)], le projet de règlement harmoniserait les normes d'émissions et les méthodes d'essai du Canada avec celles de l'Environmental Protection Agency (EPA)¹ des États-Unis.

La combustion des carburants utilisés dans les moteurs et les véhicules contribue de façon appréciable à la pollution atmosphérique qui a des effets nuisibles sur l'environnement et la santé des Canadiens. Le projet de règlement permettrait d'atténuer ces effets par la réduction des émissions génératrices de smog provenant des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route, notamment les émissions d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NO_x), de monoxyde de carbone (CO) et d'autres polluants inscrits à la Liste des substances toxiques² à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Le projet de règlement viserait les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route fabriqués ou importés au Canada à partir de l'année modèle 2008. Il s'appliquerait aux entreprises qui fabriquent, distribuent ou importent au Canada ces moteurs et ces véhicules dans le but d'en faire la vente, ainsi qu'aux personnes qui les importent au pays pour leur propre usage.

¹ L'EPA réglemente les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route par le moyen de deux règlements distincts publiés en 1996 et en 2002, respectivement, et qu'on peut consulter aux adresses www.epa.gov/otaq/marinesi.htm et www.epa.gov/otaq/recveh.htm.

² L'annexe 1 de la LCPE (1999) fait état des polluants atmosphériques ci-après qui sont typiquement émis par les moteurs et les véhicules : acétaldéhyde, acroléine, benzène, 1,3-butadiène, formaldéhyde, oxyde nitrique, dioxyde d'azote, particules inhalables d'un diamètre inférieur à 10 micromètres, dioxyde de soufre et composés organiques volatils participant à des réactions photochimiques atmosphériques.

Background*Contribution of emissions from marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles to air pollution in Canada*

Air pollution is a serious problem in Canada, and the combustion of fuels to power vehicles and engines is a major contributor to this problem. Emissions from marine engines and off-road recreational vehicles are an important source of air pollutants, particularly since most of these engines and vehicles are often used during periods of warm weather associated with the formation of smog. As well, the direct human health effect of exposure to these emissions is also important, given that operators of the engines and vehicles are often in close proximity to the exhaust system and have direct exposure to the emissions.

The estimated annual contribution of volatile organic compounds³ (VOCs), NO_x, and CO from these engines and vehicles relative to the total emissions from all mobile sources in Canada and relative to the national emissions inventory⁴ is summarized in Table 1.

Table 1: Estimated emissions from marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles in Canada in 2000

	Emissions (kilotonnes)	Percentage Contribution Relative to Mobile Sources	Percentage Contribution to National Inventory*
VOCs	160.5	22.1	6.6
NO _x	2.1	0.13	0.08
CO	381.7	4.6	3.7

* All sources, excluding open sources (e.g. dust from paved and unpaved roads).

NO_x and VOCs are both 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 particulate matter (PM), that can often be seen as a haze over urban centres. CO inhibits the capacity of the blood to carry oxygen to organs and tissues. Human health studies indicate that air pollution contributes to premature deaths, to other health-related problems, such as cardiovascular ailments and respiratory distress, and to an increase in the number of emergency room visits and hospital admissions.

Strong actions need to be taken on a continuous basis to reduce emissions from all vehicles and engines, in order to provide a healthier environment for Canadians. To that end, the proposed Regulations would set Canadian emission standards for marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles.

Contexte*Apport des émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route à la pollution atmosphérique au Canada*

La pollution atmosphérique constitue un grave problème au Canada, et la combustion des carburants utilisés pour faire fonctionner les véhicules et les moteurs est une importante composante de ce problème. Les émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route peuvent représenter une source importante de polluants atmosphériques, d'autant plus que ces moteurs et véhicules sont souvent utilisés au cours des périodes de température chaude associées à la formation du smog. De même, les effets directs sur la santé humaine attribuables à l'exposition à ces émissions sont importants, car les utilisateurs de ces moteurs et véhicules se trouvent souvent à proximité du système d'échappement et sont directement exposés aux émissions.

L'apport annuel estimé des composés organiques volatils³ (COV), des NO_x et du CO émis par ces moteurs et véhicules est résumé dans le tableau 1 en fonction des émissions totales de toutes les sources mobiles au Canada et des valeurs de l'inventaire national des émissions⁴.

Tableau 1 : Émissions estimées des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route au Canada en l'an 2000

	Émissions (kilotonnes)	Apport en pourcentage par rapport aux sources mobiles	Apport en pourcentage à l'inventaire national*
COV	160,5	22,1	6,6
NO _x	2,1	0,13	0,08
CO	381,7	4,6	3,7

* Toutes les sources, sauf celles à ciel ouvert (par exemple les émissions de poussières des routes asphaltées et non asphaltées).

Les NO_x et les COV participent toutes deux à une série de réactions complexes qui donnent lieu à la formation d'ozone troposphérique, un irritant des voies respiratoires et l'un des principaux constituants du smog. Ce dernier est un mélange nocif de polluants atmosphériques, surtout constitué d'ozone troposphérique et de particules, qui se présente souvent sous la forme d'une brume sèche au-dessus des centres urbains. Le CO limite la capacité du sang à transporter l'oxygène vers les organes et les tissus. Des études sur la santé humaine ont montré que la pollution atmosphérique causait des décès prématurés et d'autres problèmes de santé, comme des troubles cardiovasculaires et la détresse respiratoire, ainsi qu'une augmentation de la fréquentation des salles d'urgence et des hospitalisations.

Des mesures vigoureuses et soutenues doivent être prises pour réduire les émissions de tous les moteurs et véhicules et ainsi fournir aux Canadiens un environnement plus sain. À cette fin, le projet de règlement fixerait des normes canadiennes pour les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route.

³ "Volatile organic compounds" include aldehydes and all hydrocarbons, except for methane and ethane. "Hydrocarbons" are all hydrocarbons (including methane and ethane) and do not include aldehydes.

⁴ Environment Canada's 2000 Criteria Air Contaminants (CAC) Emission Summary is available at www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_e.cfm.

³ Les « composés organiques volatils » comprennent tous les aldéhydes et les hydrocarbures, à l'exception du méthane et de l'éthane. Les « hydrocarbures » englobent tous les hydrocarbures (y compris le méthane et l'éthane), mais non les aldéhydes.

⁴ Le Sommaire des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) pour 2000 d'Environnement Canada peut être consulté au www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_f.cfm.

Policy framework

While important progress has been achieved in terms of reducing emissions from other sources, particularly from on-road vehicles, air pollution has continued to be one of Canada's highest environmental priorities and challenges over the past two decades. Emissions from marine engines and off-road recreational vehicles are currently unregulated in Canada, while emission regulations under CEPA 1999 apply to on-road vehicles and engines and other categories of off-road vehicles and engines.

The marine spark-ignition engine component of the proposed Regulations would fulfill one of Canada's commitments under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement (December 7, 2000). Actions under the Ozone Annex are intended to reduce the transboundary flow of ground-level ozone and its precursors (NO_x and VOCs) between the United States and Canada and result in health and environmental benefits in both countries. Under this agreement, Canada committed to "develop and implement . . . emission regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* for new non-road engines aligned with the U.S. federal emissions program" to replace the Marine Spark-Ignition Engine Memorandum of Understanding (MOU) between Environment Canada and manufacturers of spark-ignited marine engines.⁵ As an interim measure pending the implementation of the proposed Regulations, an MOU between Environment Canada, the Canadian Marine Manufacturers Association and 11 of its member companies came into effect as of the 2001 model year. Manufacturers, importers and dealers who had agreed to voluntarily supply the Canadian market with outboard motors and personal watercraft designed to meet the emissions standards of the EPA represent approximately 96% of the imported value of outboard motors and personal watercraft. While the Ozone Annex does not contain specific commitments for Canada to adopt regulations for off-road recreational vehicles, regulations for those vehicles will contribute to the objectives of the Agreement.

In June 2000, the Government of Canada, along with the provinces and territories, except Quebec, adopted the Canada-wide Standards for Particulate Matter and Ozone. The Canada-wide Standards set ambient air quality concentration targets for ground-level ozone and fine PM for the year 2010. The proposed Regulations would also contribute toward meeting the targets established under the Canada-wide Standards for Particulate Matter and Ozone.

The Canadian marine spark-ignition engine and off-road recreational vehicle industry

It is estimated that there were approximately 2.8 million outboard motors, personal watercraft, snowmobiles, off-road motorcycles and all-terrain vehicles (ATVs) in use in Canada in 2000. In 2004, new sales in Canada were composed of approximately 41 600 outboard motors, 4 000 personal watercraft, 48 600 snowmobiles, 89 500 ATVs, and 9 200 off-road motorcycles.

The vast majority of marine engines and off-road recreational vehicles sold in Canada are engines and vehicles designed for the U.S. market. Sales in Canada represent approximately 8% of the Canada-U.S. market, except for snowmobiles, which represent

Cadre stratégique

Des progrès importants ont été réalisés au cours des deux dernières décennies dans la réduction des émissions d'autres sources, notamment des véhicules routiers. Néanmoins, la pollution atmosphérique demeure l'une des grandes priorités et l'un des grands défis en matière d'environnement au Canada. Les émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route ne sont pas actuellement réglementées au Canada; la réglementation actuelle en vertu de la LCPE (1999) relative aux émissions ne s'applique qu'aux véhicules et aux moteurs routiers et à d'autres catégories de véhicules et de moteurs hors route.

La composante des moteurs nautiques à allumage commandé du projet de règlement permettrait de satisfaire à l'un des engagements du Canada pris en vertu de l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991 (7 décembre 2000). Les mesures relevant de cette annexe visent à réduire le flux transfrontalier de l'ozone troposphérique et de ses précurseurs (NO_x et COV) entre les États-Unis et le Canada et à engendrer des avantages d'ordre sanitaire et environnemental pour les deux pays. En vertu de cet accord, le Canada s'est engagé à « élaborer et mettre en œuvre [...] la réglementation des émissions, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, pour les moteurs non routiers neufs, en s'alignant sur le programme américain », dans le but de remplacer le protocole d'entente (PE) conclu entre Environnement Canada et les fabricants de moteurs marins à allumage commandé⁵. À titre de mesure provisoire, avant la mise en œuvre du projet de règlement, un PE a été conclu entre Environnement Canada, l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et 11 de ses sociétés membres. Le PE est entré en vigueur depuis l'année modèle 2001. Les fabricants, les importateurs et les vendeurs qui avaient convenu d'offrir volontairement, sur le marché canadien, des moteurs hors-bord et des motomarines conçus en conformité avec les normes d'émissions de l'EPA représentent environ 96 % de la valeur importée des moteurs hors-bord et des motomarines. L'annexe sur l'ozone ne fait pas explicitement mention d'engagements de la part du Canada à adopter une réglementation sur les véhicules récréatifs hors route, mais une telle réglementation favoriserait l'atteinte des objectifs de l'Accord.

En juin 2000, le gouvernement du Canada ainsi que les provinces et les territoires, à l'exception du Québec, ont adopté les Standards pancanadiens relatifs aux particules et à l'ozone. Ces standards fixent des cibles de qualité de l'air ambiant pour les concentrations d'ozone troposphérique et les particules pour l'année 2010. Le projet de règlement favoriserait aussi l'atteinte de ces cibles.

L'industrie canadienne des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route

On estime à environ 2,8 millions le nombre de moteurs hors-bord, de motomarines, de motoneiges, de motocyclettes hors route et de véhicules tout terrain (VTT) en usage au Canada en 2000. En 2004, la composition approximative des ventes de ces produits à l'état neuf au Canada était de 41 600 moteurs hors-bord, 4 000 motomarines, 48 600 motoneiges, 89 500 VTT et 9 200 motocyclettes hors route.

La grande majorité des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route vendus au Canada sont des moteurs et des véhicules conçus pour le marché américain et vendus aux États-Unis. À l'exception des motoneiges qui accaparent 40 % de ce

⁵ The MOU is available at www.ec.gc.ca/Cleanair-airpur/CAOL/air/mou_marine_e.html.

⁵ Le PE peut être consulté au www.ec.gc.ca/Cleanair-airpur/CAOL/air/mou_marine_f.html.

40% of that market. These engines and vehicles are produced by seven major manufacturers, primarily Japanese and North American multinational companies offering products in more than one category, and are imported by approximately 80 Canadian companies. There is one major manufacturer of snowmobiles, personal watercraft and ATVs in Canada, which sells in Canada and also exports much of its Canadian production, including to the United States. All outboard motors and off-road motorcycles that are sold in Canada are imported.

The proposed Regulations

Technical standards

The proposed Regulations would introduce Canadian emission standards and test procedures aligned with those of the EPA for marine spark-ignition engines established under Title 40, Part 91,⁶ of the *Code of Federal Regulations* (CFR), and for off-road recreational vehicles established under Title 40, Part 1051,⁷ of the CFR. They would apply to engines and vehicles of the 2008 and later model years that are manufactured on or after January 1, 2008. The following sections summarize the proposed emission standards, emissions averaging program, specifications related to emission-control systems, and other requirements. Any reference to “standards” in the context of the proposed Regulations refers to regulatory standards; for all purposes of interpretation or application of the U.S. rules referenced in the proposed Regulations, please consult the official publication of the U.S. CFR.

Marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles are required to comply with emission standards for a defined “useful life,” which is specified in years, hours of operation, or accumulated mileage, whichever comes first, and varies depending on the class of engine or vehicle as shown in Table 2.

Table 2: Useful life of marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles

	Engine Displacement (cubic centimetres)	Years	Hours of Operation	Accumulated Mileage (km)
Outboard Motor	all	10	350	—
Personal Watercraft	all	5	350	—
Snowmobile	all	5	400	8 000
Off-Road Motorcycle	≤ 70	5	—	5 000
	> 70	5	—	10 000
All-terrain Vehicle	< 100	5	500	5 000
	≥ 100	5	1 000	10 000

Exhaust and permeation emission standards

The new exhaust emission standards (using the test procedures specified in the CFR) for marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles are presented in Tables 3 and 4,

⁶ Part 91 of the U.S. CFR is available at <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=0198640c62e1cd595dc5f7e4fcaebfd3&rgn=div5&view=text&node=40:20.0.1.1.5&idno=40>.

⁷ Part 1051 of the U.S. CFR is available at <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=0198640c62e1cd595dc5f7e4fcaebfd3&rgn=div5&view=text&node=40:31.0.1.3.11&idno=40>.

marché, les ventes canadiennes ne représentent que 8 % du marché total entre ces deux pays. Ces moteurs et véhicules sont produits par sept grands fabricants, surtout des sociétés multinationales japonaises et nord-américaines offrant plus d’une catégorie de produits, et sont importés par quelque 80 sociétés canadiennes. Il y a au Canada un important fabricant de motoneiges, de motomarine et de VTT qui vend ses produits au Canada et qui exporte aussi une grande partie de sa production, notamment aux États-Unis. Tous les moteurs hors-bord et les motocyclettes hors route vendus au Canada sont importés.

Le projet de règlement

Normes techniques

Le projet de règlement imposerait des normes d’émissions et des méthodes d’essai canadiennes harmonisées avec celles de l’EPA s’appliquant aux moteurs nautiques à allumage commandé adoptées en vertu du titre 40, partie 91⁶, du *Code of Federal Regulations* (CFR), et avec celles s’appliquant aux véhicules récréatifs hors route adoptées en vertu du titre 40, partie 1051⁷, du CFR. Ces normes et procédures s’appliqueraient aux moteurs et aux véhicules, à partir de l’année modèle 2008, qui seraient fabriqués ou importés au Canada à compter du 1^{er} janvier 2008. Les sections qui suivent résument les normes d’émissions, le programme d’établissement de moyennes des émissions, les spécifications relatives aux dispositifs antipollution et d’autres exigences du projet de règlement. Toute mention de « normes » dans le contexte du projet de règlement renvoie aux normes réglementaires, et il est conseillé de se reporter à la publication officielle du CFR des États-Unis pour l’interprétation ou le mode d’application des règles américaines auxquelles le projet de règlement fait référence.

Les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route doivent être conformes aux normes d’émissions pendant une durée de « vie utile » qui est définie en années, en heures de fonctionnement ou en kilométrage total, la première éventualité étant retenue, et qui varie selon le type de moteur ou de véhicule, comme il est présenté dans le tableau 2.

Tableau 2 : Vie utile des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route

	Cylindrée du moteur (centimètres cubes)	Années	Heures de fonctionnement	Kilométrage total (km)
Moteur hors-bord	tous	10	350	—
Motomarine	tous	5	350	—
Motoneige	tous	5	400	8 000
Motocyclette hors route	≤ 70	5	—	5 000
	> 70	5	—	10 000
Véhicule tout terrain	< 100	5	500	5 000
	≥ 100	5	1 000	10 000

Normes d’émissions pour les gaz d’échappement et la perméation

Les nouvelles normes d’émissions pour les gaz d’échappement (selon les méthodes d’essai indiquées dans le CFR) s’appliquent aux moteurs nautiques à allumage commandé et aux véhicules

⁶ On peut consulter la partie 91 du CFR des États-Unis à l’adresse suivante : <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=0198640c62e1cd595dc5f7e4fcaebfd3&rgn=div5&view=text&node=40:20.0.1.1.5&idno=40>.

⁷ On peut consulter la partie 1051 du CFR des États-Unis à l’adresse suivante : <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=0198640c62e1cd595dc5f7e4fcaebfd3&rgn=div5&view=text&node=40:31.0.1.3.11&idno=40>.

respectively. For marine engines, the standard for combined HC+NO_x emissions is based on the power rating of the engine as presented in Table 3.

Table 3: HC+NO_x exhaust emission standards for marine spark-ignition engines

Model Year	HC+NO _x Emission Standard (g/kW-h)	
	P* < 4.3 kW	P* ≥ 4.3 kW
2008 and Later	81.00	$0.250 \times \left(151 + \frac{557}{P^{0.9}}\right) + 6.00$

* P is the sales-weighted average power of the engine family in kilowatts.

For off-road recreational vehicles, the standards for HC, combined HC+NO_x, and CO emissions are presented in Table 4.

Table 4: Exhaust emission standards for off-road recreational vehicles

Phase/Model Year	Emission Standards			Maximum Allowable Family Emission Limits		
	HC	HC+NO _x	CO	HC	HC+NO _x	CO
Snowmobiles (g/kW-h)						
Phase 1 (2008-2009)	100	—	275	—	—	—
Phase 2 (2010 and 2011)	75	—	275	—	—	—
Phase 3 (2012 and later)	75 ^a	—	^{a, b}	150 ^a	—	400 ^a
Off-Road Motorcycles (g/km)^c						
Phase 1 (2008 and later)	—	2.0	25	—	20.0	50
All-Terrain Vehicles (g/km)^c						
Phase 1 (2008 and later)	—	1.5	35	—	20.0	—

^a The CFR contains Phase 3 standards for snowmobiles applicable to the 2012 and later model years; however, these standards are currently undergoing review by the EPA pursuant to a court ruling. An amendment to the CFR in respect of these standards is expected in the future.

^b The CO standard is based on a formula; please consult the CFR.

^c Optional standards exist for off-road motorcycles and ATVs that have small displacement engines. Temporary engine-based standards exist for 2008 model year ATVs.

Tableau 4 : Normes d'émissions pour les gaz d'échappement des véhicules récréatifs hors route

Étape/année modèle	Normes d'émissions			Limites d'émissions maximales admissibles par famille		
	HC	HC+NO _x	CO	HC	HC+NO _x	CO
Motoneiges (g/kW-h)						
Étape 1 (2008-2009)	100	—	275	—	—	—
Étape 2 (2010 et 2011)	75	—	275	—	—	—
Étape 3 (à partir de 2012)	75 ^a	—	^{a, b}	150 ^a	—	400 ^a
Motocyclettes hors route (g/km)^c						
Étape 1 (à partir de 2008)	—	2,0	25	—	20,0	50
Véhicules tout terrain (g/km)^c						
Étape 1 (à partir de 2008)	—	1,5	35	—	20,0	—

^a Le CFR établit les normes de l'étape 3 pour les motoneiges s'appliquant à l'année modèle 2012 et aux suivantes; cependant, ces normes sont actuellement réexaminées par l'EPA à la suite d'une décision judiciaire. Des modifications à cet effet sont donc prévues.

^b La norme relative au CO est basée sur une équation : veuillez consulter le CFR.

^c Il existe des normes facultatives pour les motocyclettes hors route et les véhicules tout terrain dont la cylindrée du moteur est faible. Des normes provisoires basées sur le type de moteur pour les VTT existent également pour l'année modèle 2008.

The permeation emission standards for off-road recreational vehicles of the 2008 and later model years are 1.5 and 15 grams per metre squared per day (g/m²/day) for vehicle fuel tanks and fuel lines, respectively.

récréatifs hors route sont présentées, respectivement, dans les tableaux 3 et 4. Dans le cas des moteurs nautiques, la norme pour les émissions combinées de HC et de NO_x est fondée sur la puissance nominale du moteur, comme l'indique le tableau 3.

Tableau 3 : Normes d'émissions pour les HC et les NO_x des gaz d'échappement des moteurs nautiques à allumage commandé

Année modèle	Normes d'émissions des HC et des NO _x (g/kW-h)	
	P* < 4,3 kW	P* ≥ 4,3 kW
2008 et suivantes	81.00	$0.250 \times \left(151 + \frac{557}{P^{0.9}}\right) + 6.00$

* P est la puissance moyenne, en kilowatts, pondérée en fonction des ventes de la famille de moteurs.

Dans le cas des véhicules récréatifs hors route, les normes pour les émissions de HC, les émissions combinées de HC et de NO_x et les émissions de CO sont présentées dans le tableau 4.

Les normes d'émissions par perméation pour les réservoirs et les conduites de carburant des véhicules récréatifs hors route à partir de l'année modèle 2008 sont respectivement de 1,5 et de 15 grammes par mètre carré par jour (g/m²/jour).

Marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles that are manufactured or imported for sale in Canada are required to conform to the exhaust and permeation emission standards through one of the following options:

1. Conforming directly to the applicable standard;
2. Being covered by an EPA certificate of conformity and sold concurrently in Canada and in the United States; or
3. Conforming to a family emission limit in lieu of the standard and conforming on the basis of emissions averaging.

Engines and vehicles covered by an EPA certificate

Given that the proposed Regulations would establish emission standards in Canada that are aligned with the EPA, the proposed Regulations would allow for the acceptance of engines and vehicles covered by an EPA certificate of conformity, provided that the engines and vehicles

1. are sold concurrently in Canada and in the United States; and
2. meet the standards or family emission limits referred to in the EPA certificate with respect to that engine or vehicle.

Emissions averaging and system of credits

The proposed Regulations would establish an optional emissions averaging program for marine engines and off-road recreational vehicles. The program would provide flexibility to allow companies to certify their engines and vehicles to a family emission limit that is less stringent than the prescribed standard, as long as the increased emissions are offset, on a sales-weighted basis, by engines or vehicles certified to a family emission limit that is better than the standard.

Under the emissions averaging program for marine engines, a company must calculate its sales-weighted HC+NO_x "emission credits" for each engine family in its fleet of outboard motors and personal watercraft in each model year. The sum of these credits, referred to as "fleet average emission credits," must be greater than or equal to zero, otherwise the company incurs a deficit which must be offset. The formula for calculating the emission credits is incorporated by reference from the CFR.

Under the emissions averaging program for off-road recreational vehicles, a company must calculate its sales-weighted "fleet average emission value" for each type of emission (i.e. HC, HC+NO_x, and CO exhaust and permeation emissions, as applicable) in each model year. Separate calculations are made for a company's fleets of snowmobiles, off-road motorcycles, ATVs, and utility vehicles. ATVs and utility vehicles may be combined into one fleet at the option of the company. The fleet average emission value must be less than the applicable standard, in which case the company generates credits, or, if not, it incurs a deficit which must be offset. The methods of calculating the fleet average emission values and fleet average emission credits are consistent with those set out in the corresponding EPA rule.

The fleet average emission credits may be used in subsequent model years by the company or another company to offset a deficit. Fleet average emission deficits must be offset in the model year in which they are incurred by using previously generated credits or by obtaining credits from another company. For the

Les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route qui sont fabriqués ou importés pour la vente au Canada doivent être conformes aux normes d'émissions pour les gaz d'échappement et la perméation selon une des trois options suivantes :

1. respecter directement la norme pertinente;
2. être visés par un certificat de conformité de l'EPA, et être vendus à la fois au Canada et aux États-Unis;
3. respecter, au lieu de la norme, une limite d'émissions de famille de moteurs et être conformes selon le calcul de la moyenne des émissions.

Moteurs et véhicules visés par un certificat de l'EPA

Étant donné que le projet de règlement fixerait des normes d'émissions canadiennes qui seraient harmonisées avec celles de l'EPA, il autoriserait l'acceptation des moteurs et véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA, mais à condition :

1. qu'ils soient vendus à la fois au Canada et aux États-Unis;
2. qu'ils soient conformes aux normes ou aux limites d'émissions d'une famille précisées dans le certificat de l'EPA, quant au moteur ou au véhicule.

Moyenne des émissions et système de crédits

Le projet de règlement instaurerait un programme facultatif de conformité reposant sur une moyenne d'émissions pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route. Ce programme accorderait la souplesse aux fabricants à certifier leurs moteurs et leurs véhicules en fonction d'une limite d'émissions d'une famille qui est moins stricte que la norme prescrite. La condition demeure que les émissions plus élevées soient compensées, selon une pondération en fonction des ventes, par les émissions de moteurs ou de véhicules certifiés conformes à une limite d'émissions d'une famille qui est supérieure à la norme.

Selon le programme de calcul de moyennes des émissions pour les moteurs nautiques, une entreprise doit calculer ses « crédits d'émissions » de HC+NO_x pondérés en fonction de ses ventes, pour chaque famille de moteurs de son parc de moteurs hors-bord et de motomarines, et ce, pour chaque année modèle. La somme de ces crédits, appelée « crédits d'émissions moyennes du parc », doit être supérieure ou égale à zéro. Dans le cas contraire, l'entreprise encourt un déficit qui doit être compensé. La formule pour le calcul des crédits d'émissions est obtenue en se reportant au CFR.

Dans le cas des véhicules récréatifs hors route, le programme de calcul de moyennes des émissions exige que l'entreprise calcule la « valeur des émissions moyennes du parc » pondérée en fonction des ventes pour chaque type d'émissions (émissions de HC, HC+NO_x et CO par les gaz d'échappement et par perméation, selon le cas) pour chaque année modèle. Les calculs doivent être faits de façon distincte pour les parcs de motoneiges, de motocyclettes hors route, de VTT et de véhicules utilitaires d'une entreprise. Les VTT et les véhicules utilitaires peuvent être regroupés dans un même parc, au choix de l'entreprise. La valeur des émissions moyennes du parc doit être inférieure à la norme applicable, ce qui se traduit par des crédits pour l'entreprise. Dans le cas contraire, l'entreprise réalise un déficit qui doit être compensé. Les méthodes de calcul des émissions moyennes du parc et des crédits y afférant sont conformes à celles énoncées dans la règle de l'EPA correspondante.

Les crédits d'émissions moyennes des années de modèles suivantes du parc peuvent être utilisés par l'entreprise ou une autre entreprise pour compenser un déficit. Les déficits d'émissions moyennes du parc doivent être compensés au sein de l'année modèle durant laquelle ils ont été encourus en utilisant des crédits

2008 model year only, a deficit that is incurred in that model year in relation to exhaust emissions may be offset by the time the company submits its end of model year report for the 2010 model year. In the case of off-road recreational vehicles, a deficit that is incurred in relation to evaporative emissions in the 2008 to 2010 model years may be offset when the end of model year report for the 2011 model year is submitted.

Fleet average emission credits generated from one fleet cannot be used to offset a deficit from another fleet. Similarly, credits generated for one type of emission (i.e. HC, HC+NO_x, CO and fuel tank permeation) can only be used to offset deficits associated with the same type of emission. The fleet average emission credits for outboard motors and personal watercraft can be used, either by that company or by another company, in the three model years following the model year in which the credits were generated and otherwise expire at the end of that period. Emission credits generated by a fleet of off-road recreational vehicles do not expire.

A company may exclude from its fleets its engines and vehicles that are covered by an EPA certificate and that are sold in greater numbers in the United States than in Canada. However, in so doing, the company forfeits all previously obtained credits for that fleet and does not obtain any credits for that model year.

The proposed Regulations would also require each company to submit to Environment Canada an end of model year report, no later than May 1 of the calendar year following each model year, containing a statement that the company's engines and vehicles either (1) conform directly to the emission standard; (2) are covered by an EPA certificate and are sold concurrently in Canada and the United States; or (3) conform on the basis of emission averaging. Under option 3, the company must also report their fleet average emission values, fleet average emission credits/deficits, and all values used in the calculations. A company that uses option 2 must also report these values even though it is not choosing to conform on the basis of fleet averaging.

The general approach proposed for emissions averaging is similar to that used in the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* for light-duty vehicles. Environment Canada has analyzed companies' fleet average emissions data for Canadian on-road light-duty vehicles of the 2004 model year. The results of the analysis demonstrate that the emissions averaging approach resulted in fleet average NO_x values below the applicable standards for these vehicle fleets. Accordingly, the Department believes that accepting EPA certification and a flexible approach to emissions averaging delivers fleet average emissions comparable to that of the United States. The approach under the proposed Regulations would be monitored to ensure that Environment Canada's environmental objective is met on a sustained basis.

Other emission standards

The proposed Regulations would also require that no crankcase emissions be released from the prescribed engines and vehicles. General provisions concerning the performance of emission-control devices and a prohibition on the use of a defeat device are included in the proposed Regulations. A defeat device is any

générés antérieurement ou acquis d'une autre entreprise. Pour l'année de modèle 2008, un déficit réalisé cette année-là pour des émissions de gaz d'échappement pourra être compensé au cours de la période allant jusqu'au moment où l'entreprise présentera son rapport de fin d'année pour l'année de modèle 2010. Quant aux véhicules hors route récréatifs, un déficit réalisé à l'égard des émissions par évaporation pour les années de modèle 2008 à 2010 pourra être compensé au moment de la présentation du rapport de fin d'année pour l'année de modèle 2011.

Les crédits d'émissions moyennes acquis pour un parc ne peuvent servir à compenser les déficits d'un autre parc. De façon analogue, les crédits obtenus pour un type d'émissions (HC, HC+NO_x, CO et perméation du réservoir de carburant) ne peuvent servir qu'à compenser des déficits découlant du même type d'émissions. Les crédits d'émissions moyennes d'un parc de moteurs hors-bord et de motomarines peuvent être utilisés, par l'entreprise ou une autre entreprise, durant les trois années de modèles suivant l'année de modèle où ces crédits ont été générés, après quoi ils ne sont plus utilisables. Les crédits d'émissions obtenus pour un parc de véhicules récréatifs hors route demeurent valides.

Une entreprise peut exclure de ses parcs, les moteurs et les véhicules qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui sont vendus en nombres plus importants aux États-Unis qu'au Canada. Toutefois, l'entreprise doit, pour ce faire, renoncer à tous les crédits déjà obtenus pour ce parc, et elle n'obtient aucun crédit pour cette année de modèle.

Le projet de règlement exigerait aussi que chaque entreprise soumette à Environnement Canada un rapport de fin d'année de modèle, cela au plus tard le 1^{er} mai de chaque année civile suivant la fin de l'année de modèle. Ce rapport devra contenir une déclaration affirmant que les moteurs et les véhicules de l'entreprise sont soit : 1) directement conformes à la norme d'émissions; 2) visés par un certificat de l'EPA et vendus à la fois au Canada et aux États-Unis ou 3) conformes selon la méthode de calcul de la moyenne des émissions. Si l'option 3 est choisie, l'entreprise doit aussi faire état des émissions moyennes de son parc, des crédits ou déficits des émissions moyennes du parc et de toutes les valeurs utilisées pour les calculs. Une entreprise qui utilise l'option 2 doit aussi faire un rapport sur ces valeurs, même si elle ne choisit pas de se conformer sur la base d'émissions moyennes d'un parc.

La démarche générale proposée pour l'utilisation de la moyenne des émissions est semblable à celle présentée dans le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* pour les véhicules légers. Environnement Canada a analysé les données sur les émissions moyennes des parcs des entreprises pour les véhicules routiers légers canadiens de l'année de modèle 2004. Cette analyse montre que la méthode d'établissement de la moyenne des émissions donne des valeurs moyennes pour les NO_x des parcs qui sont inférieures à celles de la norme pour ces parcs. Le Ministère est donc d'avis que l'acceptation de la certification de l'EPA et l'adoption d'une méthode souple pour la détermination de la moyenne des émissions permettent d'obtenir des valeurs d'émissions moyennes des parcs qui sont semblables à celles obtenues aux États-Unis. La méthode appliquée dans le cadre du projet de règlement ferait l'objet d'un suivi afin de veiller à ce que l'objectif environnemental d'Environnement Canada soit atteint de façon soutenue.

Autres normes d'émissions

Le projet de règlement exigerait aussi qu'il n'y ait pas d'émissions provenant du carter des moteurs et des véhicules visés. Des dispositions générales concernant le rendement des dispositifs antipollution et l'interdiction d'utiliser un dispositif de mise en échec forment aussi partie du projet de règlement. Un dispositif

element of design that reduces the effectiveness of the emission-control system under conditions of normal engine or vehicle operation that are not substantially covered by the certification tests. Engines and vehicles equipped with adjustable parameters must comply with all requirements of the proposed Regulations, regardless of how the parameters are adjusted.

Alternative standards are available for replacement engines manufactured exclusively to replace an existing engine in an outboard motor or personal watercraft for which no current model year engine with the necessary physical or performance characteristics required for the operation of the engine exists.

National emissions mark

The provisions of Division 5 of Part 7 of CEPA 1999 prohibit a company from affixing a "national emissions mark" label to a vehicle or engine, or importing a vehicle or engine, unless it complies with the applicable standards set out in the proposed Regulations. The proposed Regulations would establish the form of the national emissions mark, set out the manner of obtaining the Minister's authorization to use it, and prescribe other related requirements. The prescribed engines and vehicles that are manufactured in Canada would be required to have the national emissions mark affixed to them as a condition of their transport between provinces or territories by a company.

Record-keeping and other administrative requirements

In addition to the technical standards described in the previous sections, the proposed Regulations would include record-keeping and several administrative-type provisions that would be necessary to operate and enforce the legislative scheme.

Alternatives

A number of alternatives were examined, as discussed below.

No emissions standards

Emissions from marine engines and off-road recreational vehicles contribute to air pollution in Canada. Given that the usage and population of these products are expected to grow, the contribution to air pollution from these engines and vehicles is also expected to increase over time. Technology to reduce emissions from these engines and vehicles also exists and is applicable. Hence, the option of having no emission standards does not take advantage of the opportunity for reduction of emissions that have adverse impacts on air quality and human health.

While the majority of marine engines and off-road recreational vehicles sold in Canada already comply with EPA standards, it is important to recognize that a portion of these products do not. The absence of regulations in Canada leaves the Canadian market vulnerable to increasing volumes of "non-complying" products. The proposed Regulations would establish an enforceable framework that creates a level playing field to require all companies operating in Canada to sell cleaner engines and vehicles.

This option was therefore rejected.

Voluntary emission standards

Environment Canada currently has a Marine Spark-Ignition Engine MOU in place with the Canadian Marine Manufacturers Association, including 11 of its member companies. Under the MOU, major engine manufacturers, importers and dealers agree

de mise en échec consiste en tout élément de conception qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions de fonctionnement normal d'un moteur ou d'un véhicule qui ne fait pas l'objet d'une vérification appréciable par les essais de certification. Les moteurs et les véhicules présentant des paramètres réglables doivent être conformes à toutes les exigences du projet de règlement, cela indépendamment de la façon dont les paramètres sont réglés.

D'autres normes sont disponibles et viseraient les moteurs de remplacement fabriqués exclusivement pour remplacer un moteur se trouvant dans un moteur hors-bord ou une motomarine lorsqu'il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours avec les caractéristiques physiques ou de performance nécessaires au fonctionnement du moteur.

Marque nationale pour les émissions

La section 5 de la partie 7 de la LCPE (1999) interdit à toute entreprise d'apposer une « marque nationale » à tout véhicule ou moteur, ou d'importer un véhicule ou un moteur à moins qu'il ne soit conforme aux normes énoncées dans le projet de règlement. Ce dernier définirait la forme de la marque nationale, préciserait les modalités d'obtention de l'autorisation de la ministre pour son utilisation et établirait d'autres exigences connexes. Les moteurs et les véhicules visés qui sont fabriqués au Canada devraient aussi porter la marque nationale à titre de condition de leur transport entre provinces ou territoires par une entreprise.

Tenue de registres et autres exigences administratives

Outre les normes techniques décrites dans les sections précédentes, le projet de règlement comporterait diverses dispositions relatives à la tenue de registres ou d'ordre administratif nécessaires au fonctionnement et à l'application de la mesure législative.

Solutions envisagées

Diverses solutions ont été envisagées. Elles ont fait l'objet de l'analyse présentée ci-après.

Absence de normes d'émissions

Les émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route contribuent à la pollution atmosphérique au Canada. Puisque l'utilisation et le nombre de ces produits devraient s'accroître au fil du temps, il en va de même de leur apport à la pollution atmosphérique. Il existe une technologie pouvant être appliquée en vue de réduire les émissions de ces moteurs et véhicules. Par conséquent, l'option de ne pas mettre en place des normes d'émissions ne permettrait pas de tirer avantage de cette possibilité de réduire les émissions qui ont un effet nuisible sur la qualité de l'air et la santé humaine.

Bien que la majorité des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route soient déjà conformes aux normes de l'EPA, il faut reconnaître que certains d'entre eux ne le sont pas. L'absence de réglementation au Canada rend le marché intérieur vulnérable à la multiplication des produits non conformes. La réglementation proposée établirait un cadre de travail exécutoire qui uniformiserait les règles du jeu en exigeant de toutes les entreprises qui exercent leurs activités au Canada qu'elles vendent des moteurs et des véhicules plus propres.

Cette option a donc été rejetée.

Normes d'émissions volontaires

Environnement Canada dispose déjà du PE sur les normes régissant les gaz d'échappement des moteurs nautiques à allumage commandé conclu avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, dont 11 de ses sociétés membres.

to voluntarily supply the Canadian market with engines designed to conform to the EPA emission standards for outboard motors and personal watercraft of the 2001 and later model years. The MOU for marine engines is successful in achieving emission reductions from engines sold by the MOU signatories; however, the MOU does not apply to all companies that import or distribute marine engines in Canada.

The MOU was intended to be an interim measure pending the implementation of the proposed Regulations. As stated in the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement, "... this is an interim measure that will be overtaken and replaced by the regulation. . . ." The voluntary emission standards option for marine engines would therefore not fulfill Canada's commitment under the Ozone Annex.

In the case of off-road recreational vehicles, the option of developing an MOU to align emission standards with those being introduced for the first time in the U.S. 2006 model year was not pursued. A new regulatory framework would ensure that no single company is allowed to manufacture or import vehicles and engines that do not meet the established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise. The proposed Regulations would also provide the flexibility necessary for manufacturers and importers to operate in a competitive market, together with enforceability that offers a high level of environmental protection for Canadians. Given the importance of environmental protection and improving air quality, the federal government determined that a regulatory framework is appropriate for controlling emissions from marine engines and off-road recreational vehicles.

Accordingly, continuation of voluntary emission standards for marine engines was rejected, as was implementing an MOU for off-road recreational vehicles.

Regulations with unique Canadian standards

Currently, most of the marine spark-ignition engines sold in Canada already conform to the progressive EPA standards. In the case of off-road recreational vehicles sold in Canada, it is anticipated that a large portion of these would also conform to the EPA standards which began phasing-in in the United States in the 2006 model year. If Canada were to adopt regulatory emission standards that are more stringent than those in the United States, the cost of marine engines and off-road recreational vehicles designed to meet unique Canadian standards would be expected to increase, while potentially reducing product availability. If Canada were to adopt regulatory standards less stringent than those of the EPA, environmental and health benefits would be reduced. Overall, unique Canadian standards would entail additional design and manufacturing costs and also require extensive development of testing and certification procedures. The higher costs would likely be passed on to consumers in the form of higher prices.

In addition, adopting unique Canadian standards would also conflict with the established policy of aligning standards for smog-forming emission with the EPA standards and the trend towards global harmonization of emission standards.

Accordingly, the adoption of unique Canadian standards was rejected.

Dans le cadre de ce PE, les principaux fabricants, importateurs et vendeurs de moteurs conviennent d'alimenter le marché canadien avec des moteurs conçus pour être conformes aux normes d'émissions de l'EPA pour les moteurs hors-bords et les motomarines s'appliquant aux années de modèle 2001 et suivantes. Le PE relatif aux moteurs nautiques est efficace pour réduire les émissions des moteurs vendus par les signataires du PE, mais il ne s'applique pas à toutes les entreprises qui importent ou distribuent des moteurs nautiques au Canada.

Le PE se voulait une mesure provisoire jusqu'à la mise en œuvre du projet de règlement. Tel qu'il est indiqué à l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991 : « Il s'agit d'une mesure provisoire qui sera remplacée par le règlement... ». L'option des normes d'émission volontaires pour les moteurs nautiques ne permettrait pas au Canada de respecter ses engagements en vertu de l'annexe sur l'ozone.

En ce qui a trait aux véhicules récréatifs hors route, l'option de poursuivre l'élaboration d'un PE visant à harmoniser les normes d'émissions avec celles appliquées pour la première fois aux États-Unis pour l'année de modèle 2006 n'a pas été retenue. Un nouveau cadre réglementaire garantirait qu'il ne soit permis à aucune entreprise de produire ou d'importer des véhicules ou des moteurs qui ne répondent pas aux normes établies et d'inciter d'autres entreprises, au moyen de la concurrence, à agir de même. Par ailleurs, le projet de règlement donnerait la latitude nécessaire aux fabricants et aux importateurs pour fonctionner au sein d'un marché concurrentiel tout en imposant des mesures d'application garantissant un haut niveau de protection environnementale au bénéfice des Canadiens. Étant donné l'importance de la protection de l'environnement et de l'amélioration de la qualité de l'air, le gouvernement fédéral a déterminé qu'il était approprié de disposer d'un cadre réglementaire pour contrôler les émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route.

Par conséquent, le maintien des normes d'émission volontaires pour les moteurs nautiques a été rejeté et il en va de même pour la mise en œuvre d'un PE pour les véhicules récréatifs hors route.

Réglementation établissant des normes particulières au Canada

Actuellement, la majorité des moteurs nautiques à allumage commandé vendus au Canada sont déjà conformes aux normes progressives de l'EPA. En ce qui a trait aux véhicules récréatifs hors route vendus au Canada, une grande partie d'entre eux seraient aussi conformes aux normes de l'EPA dont l'implantation progressive aux États-Unis a commencé avec l'année de modèle 2006. Si le Canada adoptait des normes réglementaires sur les émissions plus sévères que les normes américaines, cela pourrait mener à une augmentation du coût des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route conçus pour être conformes aux normes particulières au Canada, tout en étant accompagnée d'une possible réduction des produits offerts. Si le Canada adoptait des normes moins sévères que celles de l'EPA, il y aurait alors diminution des avantages pour l'environnement et la santé. Au total, l'imposition de normes particulières au Canada se traduirait par des coûts supplémentaires de conception et de fabrication et exigerait d'importants travaux pour l'élaboration de procédures d'essai et de certification. Les coûts accrus seraient sans doute transmis aux consommateurs sous forme de hausses de prix.

L'adoption de normes canadiennes particulières serait aussi contraire à la politique établie d'harmonisation avec les normes de l'EPA en matière d'émissions génératrices de smog ainsi qu'à la tendance qui est d'harmoniser à l'échelle mondiale les normes d'émissions.

L'adoption de normes particulières au Canada a donc été rejetée.

Regulations aligned with the United States

In the context of the highly integrated Canadian and U.S. engine and vehicle industry and the progressive nature of U.S. federal emission standards, there has been broad support from stakeholders (i.e. industry, other government departments, and environmental non-governmental organizations) for the policy of Canada-United States alignment of emission standards. This support was evidenced throughout the consultation process associated with the regulatory development processes for the three on-road and off-road vehicle and engine emission regulations that are in effect under CEPA 1999. Aligning with U.S. rules allows for significant reductions in emissions and is cost-effective for companies and consumers. The proposed Regulations for marine engines and off-road recreational vehicles would introduce emission standards and test procedures aligned with those of the EPA.

The proposed Regulations would take into account the fact that most of the marine engines and off-road recreational vehicles sold in Canada are designed for and marketed in the United States. Accordingly, the proposed Regulations would allow a company to choose from three options to comply with the emission standards. Option 1 would allow a company to certify its engines and vehicles directly to the emission standard, without relying on EPA certification or emission averaging. Under option 2, the proposed Regulations would specifically recognize engines and vehicles covered by an EPA certificate that are sold concurrently in both countries and would allow a company to conform to the standards referred to in the EPA certificate of conformity. The reason option 2 is possible is because Canada's emission standards for vehicles and engines would be aligned with those of the United States, directly incorporating the U.S. standards and test procedures by reference to the U.S. CFR. Under option 3, a company would be able to demonstrate compliance with the standard on the basis of emissions averaging. Emissions from the company's engines and vehicles that conform to a family emission limit that is higher than the prescribed standard would be offset, on a sales-weighted basis, by emissions from engines or vehicles that conform to a family emission limit that is better than the standard. The resultant average emission level from the company's fleet of engines or vehicles would have to be equal to or better than the applicable standard.

The proposed Regulations are structured in a manner that would

- deliver the environmental objective of reducing emissions from these engines and vehicles by aligning Canadian standards and test procedures with those of the EPA;
- minimize the regulatory burden on companies; and
- allow companies to market marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles in Canada independently from the United States.

Competitive markets for Canadian marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles would be maintained, while the adverse environmental and health impacts of emissions from these engines and vehicles would be reduced.

Alignment with EPA emission standards represents the most cost-effective alternative for Canada to achieve its desired environmental objectives, and was therefore chosen.

Réglementation harmonisée avec celle des États-Unis

Considérant le contexte d'une industrie des moteurs et des véhicules canadiens et états-uniens fortement intégrée et compte tenu de la nature progressive des normes d'émissions fédérales des États-Unis, les intervenants (l'industrie, autres ministères, organisations non gouvernementales de l'environnement) ont largement appuyé une politique d'harmonisation canado-américaine des normes d'émissions. Cet appui a été constaté tout au long des processus de consultations associés à l'élaboration des trois règlements sur les émissions des moteurs et des véhicules routiers et hors route pris en vertu de la LCPE (1999). L'harmonisation avec la réglementation américaine permet d'obtenir des réductions appréciables des émissions et s'avère rentable pour les entreprises et les consommateurs. Le projet de règlement pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route donnerait lieu à l'adoption de normes d'émissions et de méthodes d'essai harmonisées avec celles de l'EPA.

Le projet de règlement tiendrait compte du fait que la majorité des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route vendus au Canada sont conçus pour le marché américain et vendus aux États-Unis. Le projet de règlement offrirait donc à une entreprise trois options pour se conformer aux normes d'émissions. En vertu de l'option 1, une entreprise pourrait certifier ses moteurs et ses véhicules directement en fonction de la norme, sans obtenir la certification de l'EPA ou procéder au calcul de la moyenne. En vertu de l'option 2, le projet de règlement reconnaîtrait spécifiquement les moteurs et les véhicules visés par un certificat de conformité de l'EPA qui sont vendus simultanément dans les deux pays et autoriserait une entreprise à se conformer aux normes mentionnées dans le certificat de conformité de l'EPA. Cela est possible dû au fait que les normes d'émissions des moteurs et des véhicules du Canada seraient harmonisées avec celles des États-Unis, en incorporant directement les normes et les méthodes de vérification américaines par renvoi au CFR des États-Unis. En vertu de l'option 3, une entreprise serait autorisée à faire état de sa conformité à la norme en se fondant sur le calcul de la moyenne des émissions. Les émissions des moteurs et des véhicules d'une entreprise conformes à une limite d'émissions d'une famille qui est supérieure à la norme prescrite, seraient compensées, selon une pondération en fonction des ventes, par les émissions des moteurs et des véhicules qui sont conformes à une limite d'émissions d'une famille présentant de meilleurs résultats que ceux de la norme. Le niveau d'émissions moyen ainsi obtenu pour le parc de moteurs ou de véhicules de l'entreprise devrait être égal ou inférieur au niveau de la norme applicable.

Le projet de règlement est structuré de façon à :

- atteindre l'objectif environnemental de la réduction des émissions de ces moteurs et véhicules par l'harmonisation des normes et des méthodes d'essai canadiennes avec celles de l'EPA;
- réduire au minimum le fardeau de la réglementation pour les entreprises;
- permettre aux entreprises de commercialiser au Canada, et indépendamment des États-Unis, des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route.

Le caractère concurrentiel des marchés des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route serait maintenu tout en réduisant les incidences nocives des émissions de ces moteurs et véhicules sur l'environnement et la santé.

L'alignement avec les normes d'émissions de l'EPA constitue pour le Canada la solution la plus rentable pour atteindre ses objectifs en matière d'environnement et elle a donc été retenue.

Benefits and costs**Benefits***Emission reductions*

The proposed Regulations would introduce, for the first time in Canada, regulated emission standards for marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles. The allowable levels of HC and CO from snowmobiles would be reduced, on a per-vehicle basis, by approximately 50% and 31% respectively, compared to current average emission levels. Similarly, the allowable levels of HC and CO from off-road motorcycles and ATVs would be reduced, on a per-vehicle basis, by up to approximately 96% and 26%, respectively, compared to current average emission levels.

It takes several years for existing higher-emitting engines and vehicles to be replaced by the new compliant engines and vehicles. Therefore, over time, progressively greater reductions of multiple air pollutants emitted from the in-use fleet of engines and vehicles would occur.

To illustrate the emission reductions, Environment Canada estimated the emissions over the period 2000 to 2025, using the EPA NONROAD⁸ model with Canadian input data. For comparison purposes, two scenarios for emission forecasts were modelled: a base case scenario and a regulated scenario.

The base case scenario emission forecast represents the current situation where most marine engines supplied in Canada are compliant with the existing Marine Spark-Ignition Engine MOU and there are no emission standards for off-road recreational vehicles. It is assumed that there is a 90% penetration rate of EPA-compliant marine engines and that no EPA-compliant off-road recreational vehicles will enter into the Canadian market. However, it is recognized that, in reality, there would be a certain degree of penetration of EPA-compliant recreational vehicles even if there were no regulations in Canada. Given that the U.S. regulations are currently being phased in, it is difficult to reliably gauge the proportion of vehicles sold in Canada that would be designed to meet U.S. standards. Based on an analysis of importation data, it has been estimated that up to 90% of the recreational vehicles sold in Canada could conform to the U.S. standards. Accordingly, the estimated emission reductions for recreational vehicles presented below should be considered as a maximum, with only a portion of the emission-reduction benefits being directly attributable to the proposed Regulations (i.e. an emission reduction of up to 9%, depending on the pollutant, would be directly attributable to the Regulations if a 90% compliance rate were to occur without having a regulation). However, as noted previously, the absence of regulations in Canada leaves the Canadian market vulnerable to increasing volumes of "non-complying" products. The regulated scenario assumes 100% compliance of marine engines and off-road recreational vehicles with the proposed Regulations.

Using the U.S. NONROAD model and emissions factors from a study conducted for Environment Canada by SENES Consultants Limited, emission estimates for the year 2025 have been calculated for HC+NO_x, CO, and other substances on the List of Toxic Substances, Schedule 1 of CEPA 1999, as shown in

Avantages et coûts**Avantages***Réduction des émissions*

Le projet de règlement donnerait lieu, pour la première fois au Canada, à l'imposition de normes pour les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route. Comparativement aux niveaux moyens d'émissions actuels, les niveaux autorisés de HC et de CO des motoneiges seraient réduits respectivement, par véhicule, de 50 % et de 31 % environ. De façon semblable, les niveaux autorisés, par véhicule, de HC et de CO des motocyclettes hors route et des VTT seraient réduits jusqu'à 96 % et 26 % respectivement.

Le remplacement des moteurs et des véhicules actuels par des moteurs et des véhicules moins polluants conformes à la nouvelle norme prendra plusieurs années. Par conséquent, avec le temps, on devrait observer les réductions progressivement plus importantes des nombreux polluants atmosphériques émis par le parc de moteurs et véhicules actuellement utilisé.

Afin d'illustrer ces réductions, Environnement Canada a estimé les émissions pour la période allant de 2000 à 2025 à l'aide du modèle NONROAD⁸ de l'EPA, en y introduisant les données canadiennes. À des fins de comparaison, deux scénarios de prévision ont été modélisés : un scénario de référence et un scénario avec réglementation.

Le scénario de référence correspond à la situation actuelle où la plupart des moteurs nautiques vendus au Canada sont conformes au PE sur les normes régissant les gaz d'échappement des moteurs à explosion de type marin actuellement en vigueur. De plus, il n'existe pas de normes d'émissions pour les véhicules récréatifs hors route. Les moteurs nautiques utilisés qui sont conformes aux normes de l'EPA ont un taux de pénétration de 90 %, et aucun véhicule récréatif hors route conforme aux normes de l'EPA ne pénètre le marché canadien. Il est cependant reconnu qu'il y aurait, en réalité, une certaine pénétration de véhicules récréatifs conformes à ces normes, même en l'absence de normes au Canada. Comme la réglementation des États-Unis fait l'objet d'une mise en œuvre progressive, il est difficile d'évaluer précisément la proportion de véhicules vendus au Canada qui seraient conçus selon les normes américaines. Selon une analyse des données sur l'importation, on estime que jusqu'à 90 % des véhicules récréatifs vendus au Canada pourraient répondre à ces normes. Par conséquent, les réductions d'émission estimatives liées aux véhicules récréatifs présentées ci-après devraient être considérées comme une valeur maximale, une partie seulement des avantages associés à la réduction des émissions étant directement attribuable à la réglementation proposée (par exemple, une réduction des émissions jusqu'à concurrence de 9 %, selon le polluant, serait directement attribuable à la réglementation si on avait un taux de conformité de 90 % en l'absence de réglementation). Cependant, comme on l'a vu précédemment, l'absence de réglementation au Canada rend le marché canadien vulnérable à la multiplication des produits non conformes. Le scénario avec réglementation suppose une conformité à 100 % au projet de règlement pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route.

Selon le modèle américain NONROAD et les facteurs d'émission tirés d'une étude réalisée pour Environnement Canada par SENES Consultants Limited, on a fait une estimation des émissions en 2025 du HC+NO_x, du CO et d'autres substances de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

⁸ The NONROAD model and supporting documentation is available at www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm.

⁸ Le modèle NONROAD et la documentation connexe peuvent être consultés au www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm.

Table 5. The estimates indicate that cleaner marine engines and off-road recreational vehicles would result in a 51 % reduction of combined HC+NO_x emissions in 2025, compared to the base case. Similarly, CO emissions would be reduced by 33 %.

Table 5: Emission reductions of HC+NO_x, CO, and other toxic substances from marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles in 2025

	Base Case Emissions in 2025 (kilotonnes)	Emissions in 2025 with Regulations (kilotonnes)	Percentage Reduction in 2025 (Regulations vs. Base Case)
HC+NO _x *	232.7	114.3	50.9
CO	652.4	434.8	33.3
PM ₁₀	7.9	5.2	34.1
Acetaldehyde	0.2	0.09	51.0
Acroléine	0.07	0.03	60.1
Benzène	2.6	1.7	33.2
1,3-butadiène	0.5	0.4	27.4
Formaldéhyde	1.2	0.5	55.2

* HC and NO_x are a combined emission standard.

Table 5 shows that cleaner marine engines and off-road recreational vehicles would also result in significant reductions of toxic substances. Although there are no specific limits for these substances in the proposed Regulations, the application of improved engine and emission-control technologies used to meet HC standards has the effect of reducing these substances.

Further, the engine technology improvements associated with meeting the proposed standards are also expected to reduce fuel consumption and maintenance. The fuel efficiency improvement achieved, for example, by changing from a conventional two-stroke to a four-stroke engine has been estimated to be up to 55 %. On a per-engine or per-vehicle basis, this expected reduction in fuel consumption would also result in lower emissions of carbon dioxide, a key greenhouse gas that contributes to climate change.

Health and environmental benefits

The air quality and health benefits associated with the reduction in emissions resulting from the proposed Regulations are discussed qualitatively, as these benefits from this single regulatory initiative are challenging to quantify and monetize. While it is recognized that the reduced emissions would contribute to further reducing the health and environmental impacts of air pollution, it is difficult to isolate the impact that is directly attributable to emissions from marine engines and off-road recreational vehicles. Similarly, the EPA stated in 2002 in its support document for the final rule for recreational vehicles that the health benefits could not be estimated with sufficient reliability, and that their omission reflects inability to measure them and does not indicate their lack of importance in the consideration of the benefits of the rulemaking.

The reduction of emissions resulting from the proposed Regulations would contribute to increased health and environmental benefits for Canadians. By ensuring the emission reductions

Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 5. Les estimations montrent que des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route plus propres donneraient lieu à une réduction de 51 % des émissions combinées de HC et de NO_x en 2025, comparativement au scénario de référence. De façon semblable, les émissions de CO seraient réduites de 33 %.

Tableau 5 : Réductions des émissions de HC+NO_x, de CO et d'autres substances toxiques des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route en 2025

	Émissions en 2025 selon le scénario de référence (kilotonnes)	Émissions en 2025 avec le Règlement (kilotonnes)	Pourcentage de réduction en 2025 (Règlement c. scénario de référence)
HC+NO _x *	232,7	114,3	50,9
CO	652,4	434,8	33,3
P ₁₀	7,9	5,2	34,1
Acétaldéhyde	0,2	0,09	51,0
Acroléine	0,07	0,03	60,1
Benzène	2,6	1,7	33,2
1,3-butadiène	0,5	0,4	27,4
Formaldéhyde	1,2	0,5	55,2

* Les HC et les NO_x sont réunis dans une même norme d'émissions.

Le tableau 5 montre que des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route plus propres permettraient aussi d'obtenir des réductions appréciables des substances toxiques. Bien que le projet de règlement ne précise pas de limites particulières pour ces substances, l'utilisation de technologies améliorées pour les moteurs et la réduction des émissions qui est nécessaire pour assurer le respect des normes sur les HC a pour effet de réduire les émissions de ces substances.

De plus, la technologie des moteurs améliorée nécessaire à l'atteinte de la conformité aux normes proposées devrait aussi permettre de réduire la consommation de carburant et les coûts d'entretien. Ainsi, il a été estimé que l'efficacité énergétique obtenue en remplaçant le moteur à deux temps habituel par un moteur à quatre temps pourrait atteindre 55 %. Selon qu'il s'agit d'un moteur ou d'un véhicule, cette réduction prévue de la consommation de carburant devrait aussi donner lieu à une réduction des émissions de dioxyde de carbone, l'un des principaux gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques.

Avantages pour la santé et l'environnement

La qualité de l'air et les avantages pour la santé associés à la réduction des émissions découlant de la réglementation proposée sont abordés sur un plan qualitatif, car il est difficile de quantifier et de monétiser les avantages associés à cette seule mesure réglementaire. Bien qu'il soit reconnu que la réduction des émissions contribuerait à atténuer davantage l'incidence de la pollution atmosphérique sur la santé et l'environnement, il est difficile d'isoler les répercussions qui sont directement attribuables aux émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route. De la même manière, en 2002, dans son document à l'appui de la réglementation définitive appliquée aux véhicules récréatifs, l'EPA déclarait que les avantages pour la santé ne peuvent être évalués de façon suffisamment précise et que leur omission ne traduit que notre incapacité de les mesurer, et non pas leur peu d'importance dans l'étude des avantages liés à l'établissement de la réglementation.

La réduction des émissions obtenue par le projet de règlement apporterait plus d'avantages pour la santé et l'environnement des Canadiens. En assurant une réduction des émissions au moyen d'un

through a regulatory framework, the proposed Regulations would further improve air quality and reduce exposure to air pollutants and the toxic substances identified in Table 5. Such positive impacts would translate into social benefits, which include further reduction in adverse health impacts, restricted activity days, hospital admissions, work loss days, and premature mortality, as well as further reductions in smog and environmental damage to crops and other vegetation.

Benefits to industry

In addition to the health and environmental benefits, the proposed Regulations would create a level playing field for companies supplying the Canada-U.S. market for marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles. At the domestic level, it would ensure that all manufacturers, importers and distributors operating in this competitive market comply with the same standards.

As well, the emissions averaging provisions would minimize the regulatory burden for manufacturers by providing them with the flexibility to adjust and develop their own technological solutions in order to achieve emission reductions.

Furthermore, given that the emission certification process for engines and vehicles is complex and costly for manufacturers and governments, aligning Canada's emission standards and test procedures with those of the EPA would allow Canada to benefit from the EPA's emission certification program. This would result in significant cost savings for Canadian companies, the federal government and Canadian consumers.

Benefits to consumers

As indicated previously, the engine technology improvements associated with meeting the proposed standards are also expected to provide additional benefits to consumers, through reduced fuel consumption and maintenance.

Benefits to the Government

As indicated previously, aligning the emission standards in Canada with those of the United States would allow Canada to benefit from the U.S. emission certification program. This would lead to more efficient administration and compliance monitoring of the proposed Regulations, which would result in considerable cost savings.

The proposed Regulations would also enable Canada to meet its commitment under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement, as explained earlier in this document.

Costs

Costs to industry

The increased costs to manufacturers to meet U.S. emission standards have been estimated by the EPA in their regulatory impact analyses associated with the U.S. rules. The EPA estimated that, in order for manufacturers to meet the U.S. off-road recreational vehicle standards, the longer-term (2006–2030) incremental costs for manufacturers to design, certify and build compliant products are expected to range from CAN\$60⁹ (US\$50) to CAN\$1,090 (US\$900) per snowmobile, less than CAN\$120 (US\$100) on average for an ATV, and less than

cadre réglementaire, le projet de règlement améliorerait davantage la qualité de l'air et réduirait l'exposition aux polluants atmosphériques et aux substances toxiques mentionnées dans le tableau 5. Ces effets positifs se traduiraient par des avantages sociaux supplémentaires, dont une plus grande réduction des incidences nocives pour la santé, des jours d'activité réduite, des hospitalisations, des jours de travail perdus, des décès prématurés ainsi que du smog et des dommages aux cultures et autre végétation.

Avantages pour l'industrie

Outre ces avantages pour la santé et l'environnement, le projet de règlement instaurerait des conditions uniformes pour les entreprises fournissant au marché canadien/américain des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route. Sur le plan national, cela garantirait que tous les fabricants, importateurs et distributeurs en activité au sein de ce marché concurrentiel se conformeraient aux mêmes normes.

De même, les dispositions relatives au calcul des moyennes des émissions réduiraient le fardeau réglementaire des fabricants en leur offrant la latitude nécessaire pour élaborer leurs propres solutions technologiques et les adapter à la réduction des émissions.

En outre, comme le processus de certification des émissions des moteurs et des véhicules est complexe et coûteux pour les fabricants et les gouvernements, l'harmonisation des normes d'émissions et des méthodes de vérification du Canada avec celles de l'EPA permettrait au Canada de bénéficier du programme de certification des émissions de l'EPA. Cela se traduirait par des économies appréciables pour les entreprises canadiennes, le gouvernement fédéral et les consommateurs canadiens.

Avantages pour le consommateur

Tel qu'il a été souligné précédemment, les améliorations de la technologie des moteurs découlant de la conformité aux normes proposées devraient donner lieu à des avantages supplémentaires pour le consommateur sous forme d'une réduction de la consommation de carburant et de coûts d'entretien.

Avantages pour le Gouvernement

Comme cela a été indiqué plus haut, l'harmonisation des normes d'émissions du Canada avec celles des États-Unis permettrait au Canada de bénéficier du programme américain de certification des émissions. Cela donnerait lieu à une application du projet de règlement et à une surveillance de la conformité plus efficaces dont il pourrait découler des économies considérables.

Tel qu'il est expliqué précédemment, le projet de règlement permettrait aussi au Canada de respecter son engagement en vertu de l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991.

Coûts

Coûts pour l'industrie

Les coûts supplémentaires devant être assumés par les fabricants pour se conformer aux normes d'émissions des États-Unis ont été estimés par l'EPA, qui a effectué des études d'impact de la réglementation pour ses règlements. L'EPA a estimé que les coûts supplémentaires à long terme (2006–2030) en matière de conception, de certification et de fabrication, que devraient assumer les fabricants pour se conformer aux normes américaines sur les véhicules récréatifs hors route, varieraient entre 60 \$CAN⁹ (50 \$US) et 1 090 \$CAN (900 \$US) par motoneige et seraient inférieurs

⁹ The U.S. figures are in 2001 dollars and are converted to Canadian dollars using the 2005 annual average exchange rate of 1.21.

⁹ Les données en dollars américains sont exprimées en dollars de 2001 et converties en dollars canadiens en utilisant le taux de change moyen annuel de 1,21 pour l'année 2005.

CAN\$240 (US\$200) on average for off-road motorcycles. It is also recognized that the majority of products sold in Canada are imported and that, typically, the increased costs to manufacturers are passed on to the importer, although the proportion of the cost transferred may vary due to many factors, including product demand.

Given that the majority of marine engines currently comply with the 2006 model year standards under the Marine Spark-Ignition Engine MOU, there would be no incremental cost associated with the proposed Regulations for marine engines for the majority of companies.

Given that most off-road recreational vehicles sold in Canada are designed for both the U.S. and Canadian markets, much of the technology development and manufacturing changes required to meet the new more stringent standards in the proposed Regulations would have already been implemented by manufacturers in order to comply with the EPA rules already in place in the United States. Accordingly, much of the increased cost would likely be incurred in Canada regardless of having a regulation in Canada. Using the 2004 sales data presented previously along with the estimated incremental per-vehicle costs shown above, the maximum incremental cost to the recreational vehicle industry is estimated at approximately \$40 million per year. However, based on the estimate that up to 90% of the off-road recreational vehicles that enter into the Canadian market could be EPA-compliant regardless of having a regulation in Canada, the estimated cost impact on industry should be considered as a maximum limit, with the actual costs directly attributable to the proposed Regulations likely being considerably lower and estimated to be approximately \$4 million.

There would also be some incremental administrative costs for industry associated with record keeping, reporting and affixing the national emissions mark. This is estimated to be approximately \$85,000 annually.

Costs to consumers

Consumers would likely bear the incremental costs through an increase in prices of marine engines and off-road recreational vehicles. However, as indicated previously, it is expected that these costs would be partially offset by savings from reduced operating costs. Reduced fuel consumption and engine maintenance would result from the implementation of technology improvements used to control emissions.

Costs to the Government

The federal government would incur incremental costs associated with the administration of the proposed Regulations to supplement the existing program of several integrated initiatives to reduce emissions from vehicles, engines and fuels. The major cost components would include regulatory administration, compliance promotion, compliance verification, laboratory upgrades to allow for emissions testing of marine engines and off-road recreational vehicles, and enforcement activities. The annual cost to the Government for an effective program to implement the proposed Regulations would vary from year to year and is estimated to be up to \$1 million per year during the initial years of implementation.

en moyenne à 120 \$CAN (100 \$US) pour un VTT et inférieurs à 240 \$CAN (200 \$US) pour une motocyclette hors route. On reconnaît aussi que la majorité des produits vendus au Canada sont importés et qu'habituellement, la majoration des coûts pour les fabricants est transmise à l'importateur, bien que la proportion des coûts transmis puisse varier en fonction de divers facteurs, dont la demande pour le produit.

Puisque la majorité des moteurs nautiques répondent actuellement aux normes pour l'année modèle 2006 en vertu du PE sur les moteurs marins à allumage commandé, il n'y aurait donc pas de coûts supplémentaires relatifs au projet de règlement sur les moteurs nautiques pour la plupart des entreprises.

Étant donné que la plupart des véhicules récréatifs hors route vendus au Canada sont conçus pour les marchés canadien et américain, la plupart des modifications relatives au développement technologique et aux changements de fabrication, pour être conforme aux normes plus sévères du projet de règlement, auraient déjà été apportées par les fabricants dans le but de se conformer à la réglementation de l'EPA déjà en vigueur aux États-Unis. Par conséquent, une grande partie de ces coûts supplémentaires se répercuteraient sans doute au Canada, indépendamment de l'adoption d'une réglementation canadienne. À partir des données sur les ventes de 2004 et des coûts supplémentaires estimatifs par véhicule présentés précédemment, on estime le coût supplémentaire maximal imposé au secteur des véhicules récréatifs à environ 40 millions de dollars par année. Toutefois, selon l'estimation voulant que jusqu'à 90 % des véhicules récréatifs hors route entrant sur le marché canadien soient conformes aux normes de l'EPA, sans égard à la présence ou non de réglementation canadienne, l'effet de coût estimatif sur le secteur devrait être considéré comme un plafond. Les coûts réels directement attribuables à la réglementation proposée sont vraisemblablement de beaucoup inférieurs et sont estimés à environ 4 millions de dollars.

La tenue de registres, la déclaration et la pose de la marque nationale entraîneraient aussi pour le secteur certains coûts administratifs supplémentaires estimés à environ 85 000 \$ par année.

Coûts pour le consommateur

Le consommateur devrait sans doute assumer des coûts supplémentaires sous forme de prix accrus des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route. Toutefois, comme il est indiqué ci-dessus, ces coûts seraient en partie compensés par des coûts de fonctionnement réduits. Les améliorations technologiques apportées pour réduire les émissions devraient se traduire par une consommation de carburant plus faible et une réduction sur le plan de l'entretien.

Coûts pour le Gouvernement

Le gouvernement fédéral encourrait des coûts supplémentaires liés à l'application du projet de règlement en complément du programme actuel regroupant diverses mesures intégrées de réduction des émissions de véhicules, de moteurs et de carburants. Les principaux éléments de ces coûts auraient trait à l'application du Règlement, à la promotion de la conformité, à la vérification de la conformité, à la mise à niveau de laboratoires pour les tests relatifs aux émissions des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route et à des mécanismes d'application. Le coût annuel pour le Gouvernement lié à la mise en œuvre efficace de la réglementation proposée varierait d'année en année; on estime qu'il pourrait atteindre 1 million de dollars par année pour les premières années de la mise en œuvre.

Overall effectiveness

In the support documents¹⁰ for its final rules for marine engines and off-road recreational vehicles, the EPA reported that the cost-effectiveness of the standards for the rules (i.e. US\$1,026/ton for marine engines and US\$20/ton-\$1,370/ton for off-road recreational vehicles) was comparable to the cost per ton values of rules for other on-road and off-road vehicles and engines (i.e. range from US\$24/ton to US\$2,800/ton). Furthermore, the EPA compared the cost-effectiveness of the rule for off-road recreational vehicles to the average cost of various potential future technologies that were identified to achieve the emission reductions needed to meet National Ambient Air Quality Standards (NAAQS). These are part of a regulatory impact analysis for the PM and ozone NAAQS and regional haze rule (i.e. US\$5,000/ton to \$40,000/ton). The EPA concluded that future emission-control strategies necessary to meet the NAAQS are likely to be more expensive than the rules for marine engines and off-road recreational vehicles.

Given the similar nature of the U.S. and Canadian markets for engines and vehicles, and the fact that the incremental costs associated with the proposed Regulations are low, the proposed Regulations are anticipated to yield similar cost efficiencies.

Competitiveness implications

The proposed Regulations are not expected to have any negative impact on the competitiveness of the marine spark-ignition engine and off-road recreational vehicle industries in Canada, or on the industrial sectors using such engines and vehicles in their operations. The Canadian vehicle manufacturing industry operates on a North American basis, manufacturing products that already comply with EPA emission standards (with which the proposed Regulations would be aligned). Therefore, industry is not expected to be adversely affected by the proposed Regulations. Also, there would be no anticipated negative competitiveness implication for distributors of marine engines and off-road recreational vehicles, as they would have access to models that are already certified for the U.S. market. Given that the majority of engines and vehicles sold in Canada are designed for both the U.S. and Canadian markets, implementing harmonized regulations with the United States would create a level playing field for companies and support the competitiveness of the Canadian manufacturing industry and that of Canadian distributors of these engines and vehicles.

Consultation

In recent years, several regulations have been adopted based on a policy of alignment with U.S. standards, including the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* and the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*. The consultations associated with the development of each of these regulations revealed a broad consensus that Canada's regulatory emission standards for on-road and off-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal requirements. Stakeholders have generally identified that the integrated nature of the Canada/U.S. economy, and the implementation of aggressive national programs for on-road and off-road vehicles and engines by the EPA, are two key elements

Efficacité globale

Selon les documents à l'appui¹⁰ de la réglementation définitive de l'EPA sur les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route, le rapport coûts-efficacité des normes (1 026 \$US/tonne pour les moteurs nautiques et de 20 \$US/tonne à 1 370 \$US/tonne pour les véhicules récréatifs hors route) était comparable au coût par tonne de la réglementation visant d'autres véhicules et moteurs routiers et hors route (allant de 24 \$US/tonne à 2 800 \$US/tonne). L'EPA a aussi comparé le rapport coûts-efficacité de la réglementation sur les véhicules récréatifs hors route au coût moyen de diverses technologies futures potentielles qui ont été identifiées pour permettre d'atteindre les réductions d'émissions nécessaires à la conformité aux Normes nationales américaines de qualité de l'air ambiant (NAAQS). Cela a été réalisé dans le cadre des études d'impact de la réglementation pour les NAAQS sur les particules et l'ozone et la réglementation sur la brume régionale (allant de 5 000 \$US/tonne à 40 000 \$US/tonne). L'EPA a conclu que les stratégies de réduction des émissions, nécessaires pour assurer la conformité aux NAAQS, seraient sans doute plus coûteuses que celles de la réglementation des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route.

Étant donné la nature semblable des marchés américain et canadien pour les moteurs et les véhicules et le fait que les coûts supplémentaires associés au projet de règlement sont faibles, ce dernier permettrait d'obtenir des efficacités de coûts semblables.

Incidences sur le caractère concurrentiel

Il n'est pas prévu que le projet de règlement ait des incidences nuisibles sur le caractère concurrentiel des industries des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route au Canada, ni sur les secteurs industriels utilisant de tels moteurs ou véhicules pour leurs activités. L'industrie canadienne de la fabrication des véhicules fonctionne déjà à l'échelle de l'Amérique du Nord et fabrique des produits conformes aux normes d'émissions de l'EPA avec lesquelles le projet de règlement serait harmonisé. Elle ne devrait donc pas être touchée par le projet de règlement. Il n'y aurait pas non plus d'incidence nuisible prévue sur la capacité concurrentielle des distributeurs de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route, car ils auraient accès à des modèles qui sont déjà homologués pour le marché américain. Comme la majorité des moteurs et des véhicules vendus au Canada sont conçus pour les marchés américain et canadien, l'adoption d'une réglementation harmonisée avec celle des États-Unis créerait un contexte uniforme pour les entreprises et favoriserait le caractère concurrentiel de l'industrie manufacturière et des distributeurs canadiens de ces moteurs et véhicules.

Consultations

Divers règlements ont été adoptés ces dernières années dans le cadre d'une politique d'harmonisation avec les normes américaines, notamment le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* et le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*. Les consultations tenues au moment de l'élaboration de chacun de ces règlements ont révélé un large consensus à l'égard de l'harmonisation, avec les exigences fédérales américaines correspondantes, des normes d'émissions de la réglementation canadienne sur les véhicules et les moteurs routiers et hors route. De façon générale, les intervenants ont indiqué que la nature intégrée de l'économie canadienne et américaine, ainsi que la mise en œuvre

¹⁰ The support documents for the EPA rules for marine spark-ignition engines and off-road recreational vehicles are available at www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/marine/mamfria.pdf and www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/r02022.pdf, respectively.

¹⁰ Les documents à l'appui de la réglementation de l'EPA sur les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route sont présentés, respectivement, aux adresses suivantes : www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/marine/mamfria.pdf et www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/r02022.pdf.

supporting a policy of alignment with U.S. federal programs as a logical approach for Canada to achieve significant emission reductions in a cost-effective manner.

In August 2004, a discussion document outlining the planned approach of the proposed Regulations was released by Environment Canada to interested parties and was posted on the Department's CEPA Environmental Registry¹¹ to ensure wide availability and accessibility. Subsequent discussions were held with various industry associations and companies to clarify specific technical elements of the discussion document.

Environment Canada received comments on the discussion document from six interested parties. The comments received and discussions held indicated support for several aspects of the proposed Regulations and for the approach of having Canadian regulated emission standards aligned with U.S. federal standards.

The Ontario Ministry of the Environment was pleased that the federal government was taking steps to regulate emissions from marine engines used for recreation, but encouraged the federal government to consider adopting emission standards for recreational marine engines similar to those that have been adopted by the states of New York and California. The EPA has initiated a process of developing a proposal for new emission standards for outboard motors and personal watercraft that will be similar to those of California. To the extent possible, the proposed Regulations are structured to maintain alignment with U.S. standards as they are updated. Environment Canada intends to review the new U.S. rules when they are finalized and will consider taking any necessary steps to ensure alignment.

In response to comments received, Environment Canada made the following technical changes:

- new short-term provisions for manufacturers and importers of small volumes of vehicles (i.e. less than 200) are incorporated;
- alternative standards for ATVs using engine-based test procedures are incorporated;
- the definition of a "competition vehicle" corresponds with criteria outlined in the U.S. federal rule, and a label indicating that the vehicle is a competition vehicle is required;
- a more simplified approach to the emissions averaging program is proposed for all engines and vehicles; equations related to emissions averaging for marine engines are directly incorporated by reference from the CFR, in lieu of ones originally proposed in Environment Canada's discussion document; and
- requirements for an information hang tag are removed.

A detailed summary of the comments received and Environment Canada's responses are available in the "reply to comments on the Discussion Document – Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations" document¹² available on Environment Canada's CEPA Registry.

de programmes nationaux sévères pour les véhicules et les moteurs routiers et hors route, étaient deux éléments clés à l'appui d'une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains. Ces éléments soutiennent une approche canadienne logique pour obtenir de façon économique des réductions d'émissions importantes.

En août 2004, Environnement Canada a publié un document de travail résumant l'approche prévue pour le projet de règlement pour susciter l'intérêt des parties. Ce document a été affiché sur le site du Registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada¹¹ afin de le rendre largement accessible et disponible. Des discussions ont ensuite été tenues avec diverses associations et entreprises de l'industrie afin de préciser certains éléments techniques du document.

Environnement Canada a reçu des commentaires sur le document de six parties intéressées. Les commentaires reçus et les discussions tenues appuyaient plusieurs aspects du projet de règlement et la démarche d'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec les normes fédérales américaines.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a accueilli favorablement les mesures prises par le gouvernement fédéral pour réglementer les émissions des moteurs nautiques utilisés à des fins récréatives. Toutefois, il a incité le gouvernement fédéral à examiner la possibilité d'adopter des normes d'émissions semblables à celles des États de New York et de la Californie. L'EPA a amorcé un processus d'élaboration d'une proposition de nouvelles normes d'émissions pour les moteurs hors-bord et les motomariques semblables à celles de la Californie. Le projet de règlement est structuré le plus possible de façon à conserver l'harmonisation avec les normes américaines en évolution. Environnement Canada examinera la nouvelle réglementation américaine lorsqu'elle sera complétée et étudiera la possibilité de prendre les mesures nécessaires au maintien de l'harmonisation.

Environnement Canada a apporté les modifications techniques ci-après comme suite aux commentaires reçus :

- ajout de nouvelles dispositions à court terme pour les fabricants et les importateurs de petits volumes de véhicules (moins de 200);
- ajout de normes de remplacement pour les VTT reposant sur des procédures d'essai fondées sur les moteurs;
- obligation d'utiliser une définition de « véhicule de compétition » qui correspond aux critères présentés dans la réglementation fédérale américaine et d'apposer une étiquette indiquant qu'il s'agit d'un véhicule de compétition;
- proposition d'une démarche plus simple pour le programme d'établissement de la moyenne des émissions pour tous les moteurs et tous les véhicules. Les équations pour la détermination de la moyenne des émissions des moteurs nautiques sont incluses par renvoi au CFR, cela en remplacement des équations initialement proposées dans le document de travail d'Environnement Canada;
- retrait des exigences relatives à une étiquette d'information amovible.

Un résumé détaillé des commentaires reçus et des réponses fournies par Environnement Canada est disponible dans le document de réponse aux commentaires sur le « Document de travail — Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route »¹², qui peut être consulté sur le site du Registre de la LCPE d'Environnement Canada.

¹¹ "Discussion Document – Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations" is available at www.ec.gc.ca/ceparegistry/documents/part/mar_ssi/cover.cfm.

¹² "Reply to comments on the Discussion Document – Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations" is available at www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/regulations.

¹¹ Le « Document de travail — Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route » peut être consulté à l'adresse www.ec.gc.ca/registrelcpe/documents/part/mar_ssi/cover.cfm.

¹² Le document de réponses aux commentaires sur le « Document de travail — Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route » peut être consulté au www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/.

A non-official draft of the proposed Regulations was also distributed to known importers and manufacturers of marine engines and off-road recreational vehicles, in order to identify any possible outstanding technical issues. Comments were received from two industry associations and two manufacturers, indicating that it would not be feasible to deliver products that would meet the new emission requirements in time for the previously targeted coming into force date of January 1, 2007 (as described in the August 2004 discussion document). Environment Canada agreed, and the proposed coming into force date was changed to January 1, 2008, to provide adequate lead time for compliance. Commenters also sought clarification on technical aspects of the draft regulations and, as a result, other minor changes were made to add clarity and address technical issues.

Compliance and enforcement

Environment Canada administers a comprehensive program to monitor compliance with vehicle and engine emission standards. Manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the proposed Regulations and are required to maintain and produce evidence of such conformity. Environment Canada's program to monitor compliance includes

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- monitoring vehicle and engine importation;
- reviewing company evidence of conformity;
- monitoring data submission for compliance with the emissions averaging program;
- registering company notices of defects affecting emission controls;
- inspection of test engines and vehicles and their emission-related components; and
- laboratory emissions tests of sample new engines and vehicles that are representative of products offered for sale in Canada.

Environment Canada plans to co-ordinate efforts with the EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

If an engine or vehicle is found to not comply with the proposed Regulations, the manufacturer or importer will be subject to the enforcement provisions of CEPA 1999. In this situation, the normal course of events is to first perform an engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued.

Environment Canada also plans to undertake various compliance promotion activities, such as providing information to regulatees concerning the requirements of the proposed Regulations; maintaining a Web page related to the proposed Regulations on Environment Canada's CEPA Environmental Registry to make such information widely available; distributing advisory emails and letters; and responding to inquiries, as required.

Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy¹³ for CEPA 1999 will be applied when verifying compliance with the proposed Regulations. This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing,

Une ébauche non officielle du projet de règlement a aussi été communiquée aux importateurs et aux fabricants connus de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route dans le but de déceler toute question technique non encore résolue. Des commentaires ont été reçus de la part de deux associations industrielles et de deux entreprises indiquant que la date du 1^{er} janvier 2007 (comme indiquée dans le document de travail d'août 2004) n'était pas réalisable en vue de livrer des produits qui répondraient aux nouvelles exigences en matière d'émission. La date proposée d'entrée en vigueur du Règlement a été reportée au 1^{er} janvier 2008 afin d'accorder un délai d'exécution suffisant pour l'atteinte de la conformité. Des commentaires visant la clarification de certains aspects techniques ont été reçus et, en conséquence, d'autres modifications relativement mineures ont été apportées à des fins de clarté ou pour résoudre des points d'ordre technique.

Respect et exécution

Environnement Canada gère un programme détaillé de contrôle du respect des normes d'émissions des véhicules et des moteurs. Il incombe aux fabricants et aux importateurs de veiller à ce que leurs produits soient conformes au projet de règlement ainsi que de conserver et de produire des preuves de cette conformité. Le programme de contrôle de la conformité d'Environnement Canada comporte :

- l'autorisation et le contrôle de l'utilisation de la marque nationale;
- le contrôle de l'importation des véhicules et des moteurs;
- l'examen des preuves de conformité de la société;
- le contrôle de la présentation des données pour la conformité au programme d'établissement de la moyenne des émissions;
- l'enregistrement des avis donnés par les entreprises au sujet des défauts décelés dans les dispositifs antipollution;
- l'inspection des moteurs et des véhicules d'essai et de leurs composantes antipollution connexes;
- des essais en laboratoire portant sur les émissions d'un échantillon de moteurs et de véhicules neufs représentatifs des produits offerts pour la vente au Canada.

Environnement Canada prévoit coordonner ses travaux avec l'EPA par l'échange de renseignements afin d'accroître l'efficacité du programme.

Si un moteur ou un véhicule s'avère non conforme au projet de règlement, le fabricant ou l'importateur fera l'objet des dispositions d'application de la LCPE (1999). Dans une telle situation, la procédure normale consiste tout d'abord à effectuer une évaluation technique afin de déterminer si un avis de défaut devrait être émis.

Environnement Canada a également l'intention d'entreprendre diverses mesures pour promouvoir la promotion de la conformité telles que fournir de l'information aux personnes réglementées quant aux exigences du projet de règlement; entretenir une page Web au sujet du projet de règlement dans le site du Registre de la protection de l'environnement de la LCPE d'Environnement Canada en vue d'assurer une large diffusion de cette information; envoyer des courriels et des lettres à titre consultatif; répondre aux requêtes tel qu'il est exigé.

La Politique d'observation et d'application d'Environnement Canada¹³ pour la LCPE (1999) sera appliquée au moment de vérifier la conformité au projet de règlement. La Politique décrit la gamme de mesures pouvant être prises en cas d'infraction présumée : avertissements, directives, ordres d'exécution en matière de

¹³ Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy is available at www.ec.gc.ca/CEPARegistry/documents/policies/candepolicy/CandEpolicy.pdf.

¹³ La Politique d'observation et d'application d'Environnement Canada peut être consultée à l'adresse www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/policies/candepolicy/CandEpolicy_f.pdf.

ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution 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.

To verify compliance, enforcement officers may carry out an inspection. An inspection may identify an alleged violation, and alleged violations may also be identified by Environment Canada's technical personnel, through information transmitted to the Department by the Canada Border Services Agency or through complaints received from the public. Whenever a possible violation of the proposed Regulations is identified, enforcement officers may carry out investigations.

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 in enforcement*: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Contacts

Mr. Ed Crupi, Chief, Regulatory Development Section, Transportation Division, Clean Air Directorate, Environment Canada, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-994-2230 (telephone), 819-953-7815 (fax), ed.crupi@ec.gc.ca (email); or Mr. Markès Cormier, Economist, Impact Analysis and Instrument Choice Division, Strategic Analysis and Research Directorate, Environment Canada, 10 Wellington Street, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-5236 (telephone), 819-997-2769 (fax), markes.cormier@ec.gc.ca (email).

protection de l'environnement, contraventions, arrêtés ministériels, injonctions, poursuites et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [qui remplacent les poursuites judiciaires une fois des accusations portées pour une infraction à la LCPE (1999)]. En outre, la Politique précise les cas où Environnement Canada a recours à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour recouvrer des frais.

Les agents de l'autorité peuvent procéder à une inspection dans le but de vérifier s'il y a conformité. Une inspection peut permettre de déceler des infractions présumées et ces infractions peuvent aussi être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, par l'entremise de renseignements fournis au Ministère par l'Agence des services frontaliers du Canada ou de plaintes émanant du public. Les agents de l'autorité peuvent procéder à une enquête chaque fois qu'une infraction présumée au projet de règlement est décelée.

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent de l'autorité découvre une infraction présumée, il choisit la mesure d'exécution appropriée en fonction des facteurs suivants :

- *La nature de l'infraction présumée* : il faut déterminer la gravité des dommages, l'intention du contrevenant présumé, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler des renseignements ou de contourner autrement les objectifs et les exigences de la Loi.
- *L'efficacité des moyens employés pour obliger le contrevenant présumé à obtempérer* : le but visé est de faire respecter la Loi dans les plus brefs délais tout en évitant les récidives. Les facteurs à considérer comprennent le dossier du contrevenant en ce qui concerne l'observation de la Loi, sa volonté de collaborer avec les agents de l'autorité et la preuve qu'il a déjà pris des mesures correctives.
- *L'uniformité* : les agents de l'autorité doivent tenir compte de ce qui a été fait antérieurement dans des cas semblables lorsqu'ils déterminent les mesures à prendre pour faire respecter la Loi.

Personnes-ressources

Monsieur Ed Crupi, Chef, Section du développement réglementaire, Division des transports, Direction de l'air pur, Environnement Canada, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-994-2230 (téléphone), 819-953-7815 (télécopieur), ed.crupi@ec.gc.ca (courriel); ou Monsieur Markès Cormier, Économiste, Division de l'analyse des impacts et du choix des instruments, Direction de l'analyse et de la recherche stratégique, Environnement Canada, 10, rue Wellington, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-5236 (téléphone), 819-997-2769 (télécopieur), markes.cormier@ec.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b that the Governor in Council, pursuant to sections 160 and 162 of that Act, proposes to make the annexed *Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*.

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

^b S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 160 et 162 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route*, ci-après.

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

^b L.C. 1999, ch. 33

Interested persons 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 must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Steve McCauley, Director, Transportation Division, Clean Air Directorate, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

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

Ottawa, December 14, 2006

MARY O'NEILL
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter à la 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 à Steve McCauley, directeur, Division du transport, Direction de l'air pur, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

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

Ottawa, le 14 décembre 2006

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY O'NEILL

MARINE SPARK-IGNITION ENGINE AND OFF-ROAD RECREATIONAL VEHICLE EMISSION REGULATIONS

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES MOTEURS NAUTIQUES À ALLUMAGE COMMANDÉ ET DES VÉHICULES RÉCRÉATIFS HORS ROUTE

INTERPRETATION

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Definitions 1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” “Act” means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

“all-terrain vehicle” “all-terrain vehicle” means a land-based or amphibious vehicle, other than a utility vehicle, that
« véhicule tout terrain »
(a) is designed to travel on three or four low-pressure tires, is equipped with a seat designed to be straddled by the operator and with handlebars for steering, and is designed to be used by a single operator and no passengers; or
(b) has three or more wheels and one or more seats, is designed for operation over rough terrain, is designed for transportation, and has a maximum vehicle speed of at least 40 km/h.

“CFR” “CFR” means Title 40, chapter I of the *Code of Federal Regulations* of the United States.
« CFR »

“CFR 91” “CFR 91” means subchapter C, part 91, of the CFR as amended from time to time.
« CFR 91 »

“CFR 1051” “CFR 1051” means subchapter U, part 1051, of the CFR as amended from time to time.
« CFR 1051 »

“CFR 1065” “CFR 1065” means subchapter U, part 1065, of the CFR as amended from time to time.
« CFR 1065 »

“crankcase emissions” “crankcase emissions” means substances that cause air pollution and that are emitted into the atmosphere from any portion of the engine crankcase ventilation or lubrication systems.
« émissions du carter »

“element of design” “element of design” means, in respect of a marine engine or an off-road recreational vehicle,
« élément de conception »
(a) any control system, including computer software, electronic control systems and computer logic;
(b) any control system calibrations;
(c) the results of systems interaction; or
(d) any hardware items.

Définitions 1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 5, pour désigner un modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route.
« année de modèle »
“model year”

« certificat de l'EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l'EPA.
« certificat de l'EPA »
“EPA certificate”

« CFR » Le chapitre I, titre 40, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.
« CFR »
“CFR”

« CFR 91 » La partie 91, section de chapitre C, du CFR, dans sa version éventuellement modifiée.
« CFR 91 »
“CFR 91”

« CFR 1051 » La partie 1051, section de chapitre U, du CFR, dans sa version éventuellement modifiée.
« CFR 1051 »
“CFR 1051”

« CFR 1065 » La partie 1065, section de chapitre U, du CFR, dans sa version éventuellement modifiée.
« CFR 1065 »
“CFR 1065”

« élément de conception » À l'égard d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route :
« élément de conception »
“element of design”
a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;
b) les calibrages du système de commande;
c) le résultat de l'interaction entre les systèmes;
d) les composantes physiques.

« émissions de gaz d'échappement » Substances rejetées dans l'atmosphère à partir de toute ouverture en aval de la lumière d'échappement d'un moteur.
« émissions de gaz d'échappement »
“exhaust emissions”

« émissions de gaz d'évaporation » Hydrocarbures rejetés dans l'atmosphère à partir d'un véhicule, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement et des émissions du carter.
« émissions de gaz d'évaporation »
“evaporative emissions”

"emission control system" « système antipollution »	"emission control system" means any device, system or element of design that controls or reduces the exhaust emissions from a marine engine or an off-road recreational vehicle.	« émissions du carter » Substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère à partir de toute partie des systèmes de ventilation ou de lubrification du carter.	« émissions du carter » "crankcase emissions"
"engine family" « famille de moteurs »	"engine family" means (a) in respect of a company's marine engines and off-road recreational vehicles that are covered by an EPA certificate, the classification unit for which the EPA certificate was issued; and (b) in respect of any other of the company's marine engines and off-road recreational vehicles, the classification unit determined in accordance with section 115 of subpart B of CFR 91 for marine engines and section 230 of subpart C of CFR 1051 for off-road recreational vehicles.	« émissions par perméation » Les émissions de gaz d'évaporation résultant de la perméation du carburant à travers les matériaux du système de carburant. « EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis. « famille de moteurs » a) À l'égard d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route d'une entreprise qui sont visés par un certificat de l'EPA, l'unité de classification pour laquelle le certificat de l'EPA a été délivré; b) à l'égard de tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route de l'entreprise, l'unité de classification établie conformément à l'article 115 de la sous-partie B du CFR 91 ou à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1051, selon le cas.	« émissions par perméation » "permeation emissions" « EPA » "EPA" « famille de moteurs » "engine family"
"EPA" « EPA »	"EPA" means the United States Environmental Protection Agency.		
"EPA certificate" « certificat de l'EPA »	"EPA certificate" means a certificate of conformity to United States federal standards issued by the EPA.		
"evaporative emissions" « émissions de gaz d'évaporation »	"evaporative emissions" means hydrocarbons emitted into the atmosphere from a vehicle, other than exhaust emissions and crankcase emissions.	« hors-bord » Bloc fixé à l'extérieur de la coque d'une embarcation et destiné à la propulser, comprenant le moteur hors-bord et la boîte de commande.	« hors-bord » "outboard motor"
"exhaust emissions" « émissions de gaz d'échappement »	"exhaust emissions" means substances emitted into the atmosphere from any opening downstream from the exhaust port of an engine.	« limite d'émissions de la famille » Niveau d'émission maximal établi par une entreprise pour une famille de moteurs, pour l'application des exigences relatives aux moyennes des parcs.	« limite d'émissions de la famille » "family emission limit"
"family emission limit" « limite d'émissions de la famille »	"family emission limit" means the maximum emission level established by a company for an engine family for the purpose of fleet averaging.	« Loi » La <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i> .	« Loi » "Act"
"marine engine" « moteur nautique »	"marine engine" means an engine that is of a class prescribed under subsection 6(1).	« moteur nautique » Moteur appartenant à une catégorie de moteurs désignée au paragraphe 6(1).	« moteur nautique » "marine engine"
"model year" « année de modèle »	"model year" means the year, as determined under section 5, that is used by a manufacturer to designate a model of marine engine or off-road recreational vehicle.	« motocyclette hors route » Véhicule à deux roues équipé d'une selle.	« motocyclette hors route » "off-road motorcycle"
"off-road motorcycle" « motocyclette hors route »	"off-road motorcycle" means a two-wheeled vehicle that is equipped with a seat.	« motomarine » Bâtiment à coque fermée propulsé par jet d'eau.	« motomarine » "personal watercraft"
"off-road recreational vehicle" « véhicule récréatif hors route »	"off-road recreational vehicle" means a vehicle that is of a class prescribed under subsection 6(2).	« motoneige » Véhicule conçu principalement pour se déplacer sur la neige et dont la largeur n'excède pas 1,5 m, y compris tout véhicule convertible en motoneige.	« motoneige » "snowmobile"
"outboard motor" « hors-bord »	"outboard motor" means a unit that is designed to propel a vessel, is external to the hull of the vessel and houses the engine and drive unit.	« système antipollution » Tout dispositif, système ou élément de conception destiné à régler ou à réduire les émissions de gaz d'échappement du moteur nautique ou du véhicule récréatif.	« système antipollution » "emission control system"
"permeation emissions" « émissions par perméation »	"permeation emissions" means evaporative emissions resulting from the permeation of fuel through fuel system materials.	« véhicule récréatif hors route » Véhicule appartenant à une catégorie de véhicules désignée au paragraphe 6(2).	« véhicule récréatif hors route » "off-road recreational vehicle"
"personal watercraft" « motomarine »	"personal watercraft" means a water-jet driven vessel with an enclosed hull.	« véhicule tout terrain » Véhicule terrestre ou amphibie autre qu'un véhicule utilitaire et qui, selon le cas :	« véhicule tout terrain » "all-terrain vehicle"
"snowmobile" « motoneige »	"snowmobile" means a vehicle, including a vehicle that can be converted into a snowmobile, designed primarily for travel on snow, with a maximum width of 1.5 m.	a) est conçu pour rouler sur trois ou quatre pneus à basse pression, est équipé d'une selle pour le conducteur et d'un guidon et est conçu pour être utilisé par le conducteur sans passager; b) est muni de trois roues ou plus, compte une ou plusieurs places, est conçu pour circuler sur	

“utility vehicle”
« véhicule utilitaire »

“utility vehicle” means a vehicle that is designed for operation over rough terrain and

- (a) has four or more wheels and seating for two or more persons;
- (b) has an engine displacement of 1000 cm³ or less, a maximum engine brake power of 30 kW or less and a maximum vehicle speed of at least 40 km/h; and
- (c) has either a rear payload of 150 kg (350 pounds) or more or seating for six or more passengers.

des terrains accidentés et pour le transport et dont la vitesse maximale est de 40 km/h ou plus.

« véhicule utilitaire » Véhicule conçu pour rouler sur des terrains accidentés :

- a) qui est muni de quatre roues ou plus et compte au moins deux places;
- b) dont la cylindrée du moteur est d’au plus 1 000 cm³, la puissance au frein maximale est d’au plus 30 kW et la vitesse maximale est de 40 km/h ou plus;
- c) qui soit a une charge utile arrière de 150 kg (350 livres) ou plus, soit compte au moins six places pour des passagers.

« véhicule utilitaire »
“utility vehicle”

Incorporation by reference

(2) Standards that are incorporated by reference in these Regulations from the CFR are those expressly set out in the CFR and shall be read as excluding

- (a) references to the EPA or the Administrator of the EPA exercising discretion in any way;
- (b) alternative standards related to the averaging, banking and trading of emission credits, to small volume manufacturers or to financial hardship; and
- (c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the EPA.

(2) Les normes du CFR incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR. Elles sont interprétées compte non tenu :

- a) des renvois à l’EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;
- b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à la mise en réserve et à l’échange de points relatifs aux émissions, aux constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;
- c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l’EPA.

Incorporation par renvoi

Meaning of “nonroad vehicle” and “nonroad engine”

(3) For the purposes of these Regulations,

- (a) a reference in CFR 1051 to “nonroad vehicle” shall be read as “off-road recreational vehicle”; and
- (b) a reference in CFR 91 to “nonroad engine” shall be read as “marine engine”.

(3) Pour l’application du présent règlement :

- a) toute mention dans le CFR 1051 de « nonroad vehicle » s’entend au sens de « véhicule récréatif hors route »;
- b) toute mention dans le CFR 91 de « nonroad engine » s’entend au sens de « moteur nautique ».

Interprétation de « nonroad vehicle » et « nonroad engine »

PURPOSE

OBJET

Purpose

2. The purpose of these Regulations is to

- (a) reduce emissions of hydrocarbons, oxides of nitrogen and carbon monoxide from marine engines and off-road recreational vehicles by establishing emission limits for those substances or combinations of those substances;
- (b) reduce emissions of the toxic substances formaldehyde, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein and benzene through the establishment of emission limits for hydrocarbons from marine engines and off-road recreational vehicles; and
- (c) establish emission standards and test procedures for marine engines and off-road recreational vehicles that are aligned with those of the EPA.

Objet

2. Le présent règlement a pour objet :

- a) la réduction des émissions d’hydrocarbures, d’oxydes d’azote et de monoxyde de carbone provenant des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route par l’établissement de limites d’émissions pour ces substances, seules ou combinées;
- b) la réduction des émissions des substances toxiques formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, acroléine et benzène par l’établissement de limites d’émissions pour les hydrocarbures provenant des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route;
- c) l’établissement, pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route, de normes d’émissions et de méthodes d’essai compatibles avec celles de l’EPA.

BACKGROUND

CONTEXTE

Background

3. These Regulations set out

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

Contexte

3. Le présent règlement :

- a) désigne des catégories de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route 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 moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route aux normes d’émission;
- c) énonce d’autres exigences pour l’application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

	APPLICATION	CHAMP D'APPLICATION	
2008 and later model years	4. These Regulations apply to marine engines and off-road recreational vehicles of the 2008 and later model years.	4. Le présent règlement s'applique aux moteurs nautiques et aux véhicules récréatifs hors route de l'année de modèle 2008 et des années de modèle ultérieures.	Années de modèle 2008 et années ultérieures
	MODEL YEAR	ANNÉE DE MODÈLE	
Model year	5. (1) A year that is used by a manufacturer of a marine engine or an off-road recreational vehicle as a model year shall (a) if the period of production of a model of marine engine or off-road recreational vehicle does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or (b) if the period of production of a model of marine engine or off-road recreational vehicle includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.	5. (1) L'année utilisée par le constructeur de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route à titre d'année de modèle correspond : a) dans le cas où la période de production du modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route ne comprend pas le 1 ^{er} janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production; b) dans le cas où la période de production du modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route comprend le 1 ^{er} janvier d'une année civile, à cette année civile.	Année de modèle
Limitation	(2) The period of production of a model of marine engine or off-road recreational vehicle shall include only one January 1.	(2) La période de production d'un modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route ne peut comprendre qu'un seul 1 ^{er} janvier.	Limite
	PRESCRIBED ENGINES AND VEHICLES	VÉHICULES ET MOTEURS DÉSIGNÉS	
Prescribed engines	6. (1) Outboard motor engines and personal watercraft engines are classes of engines that are prescribed for the purposes of the definition "engine" in section 149 of the Act. Those classes of engines are engines that are designed to be used in either an outboard motor or a personal watercraft, as the case may be, and that (a) operate under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle; and (b) use a spark plug or other sparking device.	6. (1) Les catégories de moteurs hors-bord et de moteurs de motomarine sont désignées pour l'application de la définition de « moteur » à l'article 149 de la Loi. Ces catégories désignent les moteurs qui sont conçus pour être utilisés dans des hors-bords ou des motomarines, selon le cas, et qui : a) fonctionnent selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto; b) sont dotés d'une bougie d'allumage ou de tout autre mécanisme d'allumage commandé.	Moteurs désignés
Prescribed vehicles	(2) The following classes of vehicles are prescribed for the purposes of the definition "vehicle" in section 149 of the Act: (a) snowmobiles; (b) off-road motorcycles; (c) all-terrain vehicles; and (d) utility vehicles.	(2) Les catégories de véhicules ci-après sont désignées pour l'application de la définition de « véhicule » à l'article 149 de la Loi : a) les motoneiges; b) les motocyclettes hors route; c) les véhicules tout terrain; d) les véhicules utilitaires.	Véhicules désignés
Excluded engines and vehicles	(3) The classes of engines and vehicles referred to in subsections (1) and (2) do not include (a) marine engines that bear a label that meets the requirements of subsections 10(1) and (2) and indicates that they are competition marine engines, are designed exclusively for competition and have features that are not easily removed and characteristics that render their use other than in competition unsafe, impractical or unlikely; (b) off-road motorcycles that bear either the label referred to in paragraph (a) of the definition "competition vehicle" in subsection 2(1) of the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i> or a label meeting the requirements of subsections 10(1) and (2) and indicating that they are competition off-road motorcycles, are designed exclusively for competition, and meet at least four of the following criteria: (i) no headlight or other lights, (ii) no spark arrestor,	(3) Les catégories de moteurs et de véhicules prévues aux paragraphes (1) et (2) ne comprennent pas : a) le moteur nautique qui est conçu exclusivement pour la compétition, qui possède des éléments ne pouvant être facilement enlevés et des caractéristiques rendant dangereuse, impossible en pratique ou improbable son utilisation à d'autres fins et qui porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant qu'il s'agit d'un moteur nautique de compétition; b) la motocyclette hors route qui est conçue exclusivement pour la compétition, qui porte soit l'étiquette visée à l'alinéa a) de la définition de « véhicule de compétition » au paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> , soit une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant qu'il s'agit d'une motocyclette hors	Exclusions

- (iii) no manufacturer's warranty,
- (iv) suspension travel of greater than 25.4 cm,
- (v) engine displacement of greater than 50 cm³, or
- (vi) seat surface of less than 195 cm²;
- (c) snowmobiles or all-terrain vehicles that either bear the label referred to in paragraph (a) of the definition "competition vehicle" in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations* or bear a label that meets the requirements of subsections 10(1) and (2) and indicates that they are competition snowmobiles or all-terrain vehicles, are designed exclusively for competition, have performance characteristics that are substantially superior to non-competitive models and are not covered by a manufacturer's warranty;
- (d) engines and vehicles that are regulated by the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;
- (e) vehicles that are powered by compression-ignition engines;
- (f) engines that are designed exclusively to be used in military vehicles that are designed exclusively for use in combat or combat support, and military vehicles that are designed exclusively for use in combat or combat support; or
- (g) engines and vehicles that are being exported and are accompanied by a written statement establishing that they will not be sold or used in Canada.

route de compétition et qui présente au moins quatre des caractéristiques suivantes :

- (i) l'absence de phare avant ou de feux,
- (ii) l'absence de pare-étincelles,
- (iii) l'absence de garantie du constructeur,
- (iv) un débattement de la suspension supérieur à 25,4 cm,
- (v) une cylindrée du moteur de plus de 50 cm³,
- (vi) un siège d'une surface de moins de 195 cm²;
- c) la motoneige ou le véhicule tout terrain qui est conçu exclusivement pour la compétition, qui porte soit l'étiquette visée à l'alinéa a) de la définition de « véhicule de compétition » au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, soit une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant qu'il s'agit, selon le cas, d'une motoneige de compétition ou d'un véhicule tout terrain de compétition, qui présente des caractéristiques de rendement nettement supérieures aux modèles qui ne sont pas utilisés pour la compétition et qui n'est pas couvert par une garantie du constructeur;
- d) les véhicules et les moteurs régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- e) les véhicules propulsés par un moteur à allumage par compression;
- f) les moteurs conçus exclusivement pour être utilisés dans des véhicules militaires conçus exclusivement pour le combat ou l'appui tactique et les véhicules militaires conçus exclusivement pour le combat ou l'appui tactique;
- g) les véhicules et les moteurs destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

Engines and vehicles that require a national emissions mark

(4) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines and vehicles are those referred to in subsections (1) and (2) that are manufactured in Canada, except any engine or vehicle that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

(4) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les véhicules et les moteurs réglementés sont ceux visés aux paragraphes (1) et (2) dont l'assemblage principal ou la construction a lieu au Canada, à l'exception de ceux qui sont destinés à y être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

Véhicules et moteurs nécessitant la marque nationale

ENGINES AND VEHICLES COVERED BY AN EPA CERTIFICATE

MOTEURS ET VÉHICULES VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

Deemed conformity

7. (1) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to marine engines or off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) pursuant to an EPA certificate correspond to the emission standards referred to in paragraph 15(1)(a).

7. (1) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables aux moteurs nautiques ou aux véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'émission visées à l'alinéa 15(1)a).

Conformité présumée

EPA is the prescribed agency

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

(2) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

EPA

APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO APPLY THE NATIONAL EMISSIONS MARK

DEMANDE D'AUTORISATION D'APPOSER LA MARQUE NATIONALE

Apply to Minister for authorization

8. (1) Any company that intends to apply a national emissions mark in relation to a marine engine or an off-road recreational vehicle shall apply to the Minister to obtain an authorization.

8. (1) L'entreprise qui compte apposer la marque nationale sur un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route doit présenter au ministre une demande d'autorisation à cette fin.

Demande au ministre

Contents of application	<p>(2) The application shall be signed by a person who is authorized to act on behalf of the company and shall include</p> <p>(a) the name and street address of the head office of the company and, if different, its mailing address;</p> <p>(b) the classes of marine engines or off-road recreational vehicles for which the authorization is requested;</p> <p>(c) the street address of the location at which the national emissions mark will be applied; and</p> <p>(d) information to show that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.</p>	<p>(2) La demande est signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise et comporte :</p> <p>a) les nom et adresse municipale du siège social de l'entreprise ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;</p> <p>b) la catégorie de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route pour laquelle l'autorisation est demandée;</p> <p>c) l'adresse municipale du lieu où se fera l'apposition de la marque nationale;</p> <p>d) des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier si les normes établies dans le présent règlement sont respectées.</p>	Contenu de la demande
LABELS		ÉTIQUETTE	
<i>National Emissions Mark</i>		<i>Marque nationale</i>	
National emissions mark	9. (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.	9. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe.	Marque nationale
Dimensions of mark	(2) The national emissions mark shall be at least 7 mm in height and 10 mm in width.	(2) Elle a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.	Dimension
Identification number	(3) A company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the identification number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.	(3) L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale affiche juste au-dessous ou à droite de celle-ci le numéro d'identification que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur.	Numéro d'identification
<i>Characteristics of Labels</i>		<i>Caractéristiques des étiquettes</i>	
Location	10. (1) The national emissions mark and any label referred to in these Regulations, except for the label referred to in section 37, shall be located	10. (1) La marque nationale ou toute étiquette exigée par le présent règlement, sauf celle prévue à l'article 37, se trouve :	Emplacement
	<p>(a) on or immediately next to the emission control information label referred to in paragraph 37(1)(d); or</p> <p>(b) if there is no such label, in a visible or readily accessible location.</p>	<p>a) soit sur l'étiquette d'information sur la régulation des émissions visée à l'alinéa 37(1)d), ou juste à côté;</p> <p>b) soit, à défaut de cette étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.</p>	
Characteristics	(2) Except for the label referred to in section 37, any label required by these Regulations, including the label on which the national emissions mark appears, shall	(2) Toute étiquette exigée par le présent règlement — sauf celle prévue à l'article 37 —, y compris celle sur laquelle se trouve la marque nationale doit, à la fois :	Caractéristiques
	<p>(a) be permanently applied;</p> <p>(b) be resistant to or protected against any weather condition; and</p> <p>(c) bear inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.</p>	<p>a) être apposée en permanence;</p> <p>b) résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;</p> <p>c) porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.</p>	
Engines and vehicles manufactured before January 1, 2008	11. A company that has been authorized to apply the national emissions mark may apply it to a marine engine or an off-road recreational vehicle that is manufactured before January 1, 2008, if	11. L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale peut l'apposer sur les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route dont l'assemblage principal ou la construction a été terminée avant le 1 ^{er} janvier 2008 si les conditions suivantes sont réunies :	Moteurs et véhicules construits avant le 1 ^{er} janvier 2008
	<p>(a) the marine engine or off-road recreational vehicle conforms to the standards set out in these Regulations for marine engines or off-road recreational vehicles of the 2008 model year; and</p> <p>(b) the company meets the requirements of these Regulations in respect of that engine or vehicle.</p>	<p>a) les moteurs nautiques ou les véhicules récréatifs hors route sont conformes aux normes établies dans le présent règlement pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route de l'année de modèle 2008;</p> <p>b) l'entreprise respecte les exigences prévues dans le présent règlement à l'égard de ces moteurs ou véhicules.</p>	

Identification Number

Unique identification number
 Location and characteristics of identification number

12. (1) A unique identification number shall be affixed to every marine engine or off-road recreational vehicle.

(2) The identification number may be engraved on the marine engine or off-road recreational vehicle or may be on a label that meets the requirements of subsection 10(2) and that is affixed in a visible or readily accessible location.

Numéro d'identification

Numéro distinct
 Emplacement et caractéristiques du numéro d'identification

12. (1) Un numéro d'identification distinct doit être apposé sur tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route.

(2) Le numéro d'identification peut être gravé sur le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route ou figurer sur une étiquette qui satisfait aux caractéristiques du paragraphe 10(2), apposée à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

STANDARDS

NORMES

Emission Control System

Système antipollution

Requirements

13. (1) An emission control system that is installed on a marine engine or an off-road recreational vehicle to enable it to conform to the standards set out in these Regulations shall not

(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 engine or vehicle unsafe, or endanger persons or property near the engine or vehicle.

Exigences

13. (1) Le système antipollution installé sur un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route pour le rendre conforme aux normes établies dans le présent règlement ne peut avoir pour effet :

a) par son fonctionnement, de rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;

b) par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, de rendre le moteur ou le véhicule dangereux ou de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité du moteur ou du véhicule.

Prohibition of defeat devices

(2) No marine engine or off-road recreational vehicle shall be equipped with a defeat device.

(2) Il est interdit d'équiper les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'un dispositif de mise en échec.

Dispositifs de mise en échec interdits

Meaning of "defeat device"

(3) Subject to subsection (4), a "defeat device" is an auxiliary emission control device that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions that may reasonably be expected to be encountered in normal engine or vehicle operation and use.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le dispositif de mise en échec est un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur ou le véhicule est utilisé normalement.

Sens de dispositif de mise en échec

Exceptions

(4) An auxiliary emission control device is not a defeat device if

(a) the conditions referred to in subsection (3) are substantially included in the emission test procedures referred to in section 22;

(b) it is needed to protect the engine or vehicle against damage or accident; or

(c) its use does not go beyond the requirements of engine starting.

(4) Le dispositif antipollution auxiliaire n'est pas considéré comme un dispositif de mise en échec dans les cas suivants :

a) les conditions visées au paragraphe (3) sont essentiellement les mêmes que celles prévues dans les méthodes d'essai visées à l'article 22;

b) il est nécessaire pour la protection du moteur ou du véhicule contre tout dommage ou accident;

c) il n'est utilisé que pour les besoins de démarrage du moteur.

Exceptions

Adjustable Parameters

Paramètres réglables

Meaning of "adjustable parameter"

14. (1) In this section, "adjustable parameter" means a device, system or element of design that is capable of being physically adjusted and thereby affecting emissions or engine performance during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, system or element of design that is permanently sealed by the engine manufacturer or that is inaccessible with the use of ordinary tools.

14. (1) Au présent article, « paramètre réglable » s'entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être ajusté mécaniquement et modifier les émissions ou la performance du moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre d'un usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le constructeur du moteur ou qui n'est pas accessible à l'aide d'outils usuels.

Définition

Requirements

(2) Marine engines or off-road recreational vehicles equipped with adjustable parameters shall conform to the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

(2) Tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres.

Exigences

*Emission Standards - General**Normes d'émission — disposition générale*

Options for conformity

15. (1) Subject to section 17, marine engines and off-road recreational vehicles of a given model year shall

(a) conform to the applicable standards set out in sections 16 and 18 to 20;

(b) in the case of a marine engine or off-road recreational vehicle that is covered by an EPA certificate and is sold concurrently in Canada and the United States, conform to the emission standards or family emission limits referred to in the EPA certificate; or

(c) subject to subsection (3), be included in a fleet of marine engines or off-road recreational vehicles that complies with the requirements set out in sections 23 to 25 and 28 and conform

(i) in the case of marine engines, to the family emission limit,

(ii) in the case of snowmobiles, to the family emission limit, which may not exceed the maximum allowable family emission limit set out in paragraph 103(a) of subpart B of CFR 1051,

(iii) in the case of off-road motorcycles, to the family emission limit, which may not exceed the applicable maximum allowable family emission limit set out in subparagraph 105(a)(1) of subpart B or paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051, and

(iv) in the case of all-terrain vehicles and utility vehicles, to the family emission limit, which may not exceed the applicable maximum allowable family emission limit set out in paragraph 107(a) or 145(b) of subpart B or paragraph 615(a) of subpart G of CFR 1051.

When deemed to be covered by an EPA certificate

(2) In these Regulations, a marine engine or an off-road recreational vehicle is deemed to be covered by an EPA certificate if it

(a) is equivalent to a marine engine or off-road recreational vehicle that is covered by an EPA certificate in that both engines or vehicles, as the case may be, share all of the features described in the CFRs that are used by the EPA to classify marine engines or off-road recreational vehicles into engine families; and

(b) has no features that could cause it to have a higher level of emissions than the marine engines or off-road recreational vehicles tested for the issuance of the EPA certificate.

Fleet averaging - exceptions

(3) A company shall not use the fleet averaging requirements referred to in sections 28 to 33 to conform to the CO exhaust emission standards set out in the provision of the CFR that is referred to in subsection 19(2), paragraph 20(1)(a) and subsection 20(2), nor to conform to the fuel line permeation emission standards set out in the provision of the CFR that is referred to in paragraphs 18(1)(b), 19(1)(b) and 20(1)(b).

15. (1) Sous réserve de l'article 17, les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle donnée doivent :

a) soit être conformes aux normes applicables énoncées aux articles 16 et 18 à 20;

b) soit, dans le cas où ils sont visés par un certificat de l'EPA et où ils sont vendus Canada et aux États-Unis durant la même période, être conformes aux normes d'émission ou aux limites d'émissions de la famille mentionnées dans ce certificat;

c) soit, sous réserve du paragraphe (3), être inclus dans un parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route qui satisfait aux exigences prévues aux articles 23 à 25 et 28 et être conformes à la limite suivante :

(i) dans le cas des moteurs nautiques, à la limite d'émissions de la famille,

(ii) dans le cas des motoneiges, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite admissible maximale prévue à l'alinéa 103(a) de la sous-partie B du CFR 1051,

(iii) dans le cas des motocyclettes hors route, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite maximale prévue au sous-alinéa 105(a)(1) de la sous-partie B ou à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051,

(iv) dans le cas des véhicules tout terrain et des véhicules utilitaires, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite maximale prévue aux alinéas 107(a) ou 145(b) de la sous-partie B ou 615(a) de la sous-partie G du CFR 1051.

(2) Pour l'application du présent règlement, tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route qui n'est pas visé par un certificat de l'EPA est réputé l'être si les conditions suivantes sont réunies :

a) il est équivalent à un moteur nautique ou à un véhicule récréatif hors route visé par un certificat de l'EPA en ce que les deux moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route ont en commun les caractéristiques prévues dans le CFR et utilisées par l'EPA aux fins de la classification des moteurs nautiques ou des véhicules récréatifs hors route dans les familles de moteurs;

b) il ne possède aucune caractéristique qui pourrait être à l'origine d'un niveau d'émission plus élevé que les véhicules récréatifs hors route ou moteurs nautiques qui ont fait l'objet d'essais en vue de l'octroi du certificat de l'EPA.

(3) Une entreprise ne peut utiliser les exigences relatives au calcul des moyennes pour un parc prévues aux articles 28 à 33 pour se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de CO prévues à la disposition du CFR qui est mentionnée au paragraphe 19(2), à l'alinéa 20(1)(a) et au paragraphe 20(2) ou aux normes relatives aux émissions par perméation des tuyaux d'alimentation de carburant prévues à la disposition du CFR qui est mentionnée aux alinéas 18(1)(b), 19(1)(b) ou 20(1)(b).

Options pour l'établissement de la conformité

Extension de la notion « visé par un certificat de l'EPA »

Exceptions relatives au calcul des moyennes

Emission Standards for Marine Engines

Normes d'émission — moteurs nautiques

Marine engines **16.** (1) The standards applicable to marine engines of a given model year are the applicable exhaust emission standard for HC+NO_x determined in accordance with paragraph 104(a) of subpart B of CFR 91 and the crankcase emission standard set out in section 109 of subpart B of CFR 91, for model years 2008 and later.

16. (1) Les normes applicables aux moteurs nautiques d'une année de modèle donnée sont les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x applicables calculées conformément à l'alinéa 104(a) de la sous-partie B du CFR 91 et les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'article 109 de la sous-partie B du CFR 91, pour les années de modèle 2008 et suivantes.

Moteur nautique

Interpretation of power categories (2) For the purposes of subsection (1), the second column of the table set out in paragraph 104(a) of subpart B of CFR 91 applies to engines in an engine family with an average power of less than 4.3 kW, and the third column of that table applies to engines in an engine family with an average power equal to or greater than 4.3 kW.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la deuxième colonne du tableau de l'alinéa 104(a) de la sous-partie B du CFR 91 vise les moteurs d'une famille de moteurs dont la puissance moyenne est inférieure à 4,3 kW alors que la troisième colonne de ce tableau vise les moteurs d'une famille de moteurs dont la puissance moyenne est égale ou supérieure à 4,3 kW.

Interprétation

Useful life (3) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine set out in paragraph 105(a) of subpart B of CFR 91.

(3) Les normes mentionnées au paragraphe (1) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 105(a) de la sous-partie B du CFR 91.

Durée de vie utile

Meaning of "replacement marine engine" **17.** (1) In this section, "replacement marine engine" means an engine manufactured exclusively to replace an engine in an outboard motor or personal watercraft if no current model year engine with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the outboard motor or personal watercraft, as the case may be, exists.

17. (1) Au présent article, « moteur nautique de remplacement » s'entend à l'égard d'un hors-bord ou d'une motomarine équipés d'un moteur, d'un moteur qui est construit exclusivement pour remplacer ce moteur s'il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement du hors-bord ou de la motomarine, selon le cas.

Moteur nautique de remplacement

Standards for replacement marine engines (2) A replacement marine engine may conform to, instead of the standards set out in section 16, (a) in the case where the replacement marine engine is manufactured to the specifications of a model year later than the model year of the original engine, (i) the standards referred to in section 16 applicable to an engine manufactured to the specification of the model year of the replacement marine engine, or (ii) if none of the standards referred to in section 16 apply, the manufacturer's specifications; and (b) in any other case, (i) the standards referred to in section 16 that were applicable to the original engine, or (ii) if none of the standards referred to in section 16 applied, the manufacturer's specifications.

(2) Le moteur nautique de remplacement peut, au lieu d'être conforme aux normes visées à l'article 16, être conforme : a) dans le cas où le moteur nautique de remplacement est un moteur qui est construit selon les spécifications d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original : (i) soit aux normes prévues à l'article 16 qui sont applicables au moteur ayant les spécifications de l'année de modèle du moteur nautique de remplacement, (ii) soit, si aucune norme prévue à l'article 16 ne s'applique, aux spécifications du constructeur; b) dans tout autre cas : (i) soit aux normes prévues à l'article 16 qui étaient applicables au moteur original, (ii) soit, si aucune norme prévue à l'article 16 ne s'appliquait, aux spécifications du constructeur.

Exigences relatives au moteur nautique de remplacement

Label for replacement marine engine (3) A replacement marine engine shall bear a label, in both official languages, that indicates that the engine is a replacement marine engine and that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2).

(3) Tout moteur nautique de remplacement porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un moteur de remplacement.

Étiquette

Emission Standards for Off-Road Recreational Vehicles

Normes d'émission — véhicules récréatifs hors route

Snowmobiles **18.** (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to snowmobiles of a given model year: (a) the applicable exhaust emission standards for HC and CO set out in paragraphs 103(a) and (b), for model years 2008 and later;

18. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux motoneiges d'une année de modèle donnée : a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC et de CO prévues aux alinéas 103(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;

Motoneiges

	<p>(b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and</p> <p>(c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.</p>	<p>b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.</p>	
Useful life	(2) Those standards apply for the useful life set out in paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051.	(2) Ces normes s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051.	Durée de vie utile
Exemption for small volume manufacturer or importer	(3) A company manufacturing or importing less than 200 snowmobiles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(c) in respect of its snowmobiles of the 2008 and 2009 model years.	(3) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motoneiges par an destinées à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)c), pour ses motoneiges des années modèles 2008 et 2009.	Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume
Label for small volume snowmobiles	(4) Every snowmobile manufactured or imported by a company referred to in subsection (3) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.	(4) Toute motoneige construite ou importée par une entreprise visée au paragraphe (3) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.	Étiquette — faible volume
Off-road motorcycles	<p>19. (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to off-road motorcycles of a given model year:</p> <p>(a) the applicable exhaust emission standards for HC+NO_x and CO set out in subparagraph 105(a)(1) and paragraph 105(b), for model years 2008 and later;</p> <p>(b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and</p> <p>(c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.</p>	<p>19. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux motocyclettes hors route d'une année de modèle donnée :</p> <p>a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x et de CO prévues au sous-alinéa 105(a)(1) et à l'alinéa 105(b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.</p>	Motocyclettes hors route
Alternative exhaust emission standards	(2) Off-road motorcycles of a given model year with engines that have a total displacement of 70 cm ³ or less may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).	(2) Les motocyclettes hors route d'une année de modèle donnée dont la cylindrée du moteur est de 70 cm ³ ou moins peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051.	Normes alternatives — gaz d'échappement
Useful life	(3) The standards referred to in subsections (1) and (2) apply for the useful life set out in paragraph 105(c) of subpart B of CFR 1051.	(3) Les normes mentionnées aux paragraphes (1) et (2) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051.	Durée de vie utile
Exemption for small volume manufacturer or importer	(4) A company manufacturing or importing less than 200 off-road motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(b) in respect of its off-road motorcycles of the 2008 and 2009 model years.	(4) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes hors route par an destinées à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)b), pour ses motocyclettes hors route des années de modèle 2008 et 2009.	Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume
Label for small volume off-road motorcycles	(5) Every off-road motorcycle manufactured or imported by a company referred to in subsection (4) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in	(5) Toute motocyclette hors route construite ou importée par une entreprise visée au paragraphe (4) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant,	Étiquette pour motocyclette hors route — faible volume

both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.

dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.

All-terrain and utility vehicles

20. (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to all-terrain vehicles and utility vehicles of a given model year:

20. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux véhicules tout terrain et aux véhicules utilitaires d'une année de modèle donnée :

Véhicules tout terrain et véhicules utilitaires

- (a) the applicable exhaust emission standards for HC+NO_x and CO set out in paragraphs 107(a) and (b), for model years 2008 and later;
- (b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and
- (c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.

- a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x et de CO prévues aux alinéas 107(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;
- b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;
- c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.

Alternative standards: engine displacement of less than 100 cm³

(2) All-terrain vehicles or utility vehicles of a given model year with engines that have a total displacement of less than 100 cm³ may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 615(a) of subpart G of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).

(2) Les véhicules tout terrain et les véhicules utilitaires d'une année de modèle donnée dont le moteur a une cylindrée totale de moins de 100 cm³ peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle à l'alinéa 615(a) de la sous-partie G du CFR 1051.

Normes alternatives — cylindrée totale inférieure à 100 cm³

Alternative standards for the 2008 model year

(3) All-terrain vehicles or utility vehicles of the 2008 model year may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 145(b) of subpart B of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).

(3) Les véhicules tout terrain et les véhicules utilitaires de l'année de modèle 2008 peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle indiquées à l'alinéa 145(b), de la sous-partie B du CFR 1051.

Normes alternatives — année de modèle 2008

Useful life

(4) The standards referred to in subsections (1) to (3) apply for the useful life set out in paragraph 107(c) of subpart B of CFR 1051.

(4) Les normes mentionnées aux paragraphes (1) à (3) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 107(c) de la sous-partie B du CFR 1051.

Durée de vie utile

Exemption for small volume manufacturer or importer

(5) A company manufacturing or importing less than 200 all-terrain vehicles and utility vehicles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(b) in respect of its all-terrain vehicles or utility vehicles of the 2008 and 2009 model years.

(5) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents véhicules tout terrain et véhicules utilitaires par an destinés à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)b), pour ses véhicules tout terrain ou ses véhicules utilitaires des années de modèles 2008 et 2009.

Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume

Label for small volume all-terrain vehicles and utility vehicles

(6) Every all-terrain vehicle and utility vehicle manufactured or imported by a company referred to in subsection (5) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.

(6) Tout véhicule tout terrain et véhicule utilitaire construit ou importé par une entreprise visée au paragraphe (5) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.

Étiquette pour véhicules tout terrain et véhicules utilitaires — faible volume

Group of companies

21. (1) The limits referred to in subsections 18(3), 19(4) and 20(5) apply to a company, to any company that controls it and to all of their subsidiaries as a whole.

21. (1) Les limites figurant aux paragraphes 18(3), 19(4) et 20(5) s'appliquent à l'entreprise et à ses filiales ainsi qu'aux personnes morales qui la contrôlent comme s'il s'agissait d'une seule personne morale.

Prise en compte des filiales

Subsidiary

(2) For the purposes of this section, a company is a subsidiary of another company if

(2) Pour l'application du présent article, une personne morale est la filiale de l'entreprise si, selon le cas :

Filiales

- (a) it is controlled by
 - (i) that other company,

- a) elle est contrôlée :
 - (i) soit par l'entreprise,

(ii) that other company and one or more companies each of which is controlled by that other company, or
 (iii) two or more companies each of which is controlled by that other company; or
 (b) it is a subsidiary of a company that is a subsidiary of that other company.

(3) For the purposes of this section, a company is controlled by one or more companies if
 (a) securities of the company to which are attached more than fifty per cent of the votes that may be cast to elect directors of the company are held, other than by way of security only, by or for the benefit of that company or by or for the benefit of those companies; and
 (b) the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the company.

Company controlled

(ii) soit par l'entreprise et une ou plusieurs personnes morales elles-mêmes contrôlées par celle-ci,
 (iii) soit par des personnes morales elles-mêmes contrôlées par l'entreprise;
 b) elle est la filiale d'une filiale de l'entreprise.

(3) Pour l'application du présent article, une personne morale est contrôlée par une ou plusieurs autres personnes morales si :

Contrôle

a) des valeurs mobilières de la personne morale conférant plus de cinquante pour cent des votes qui peuvent être exercés lors de l'élection des administrateurs de la personne morale en question sont détenues, autrement qu'à titre de garantie uniquement, par cette autre personne morale ou pour son bénéficiaire;
 b) les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.

Interpretation

Test procedures, fuels and calculation methods

22. (1) The standards referred to in sections 13 to 20 include the test procedures, fuels and calculation methods set out in CFR 91, CFR 1051 or CFR 1065, as the case may be.

Phasing in of standards

(2) In the case of a standard that is set out in the CFR to be phased in over a period for a class of vehicle or engine, the standard comes into effect for the purposes of these Regulations in the model year for which the CFR specifies that the standard applies to 100 per cent of that class, and continues to apply until another standard comes into effect that applies to 100 per cent of that class.

Interprétation

22. (1) Les normes mentionnées aux articles 13 à 20 visent notamment les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul prévus à leur égard dans les CFR 91, 1051 ou 1065, selon le cas.

Méthodes d'essai, carburants et méthodes de calcul

(2) Si la norme prévue dans le CFR est appliquée graduellement à l'égard d'une catégorie de véhicules ou de moteurs, elle ne s'applique à une année de modèle dans le cadre du présent règlement que lorsqu'elle est applicable à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de la catégorie et elle continue de s'appliquer jusqu'à ce qu'une nouvelle norme s'applique à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de cette catégorie.

Application graduelle d'une norme

FLEET AVERAGING

ÉTABLISSEMENT DE MOYENNES

Interpretation

Meaning of "fleet"

23. (1) In sections 24 to 40, "fleet" refers to all of the marine engines and off-road recreational vehicles of a given model year that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purposes of sale in Canada to the first retail purchaser, grouped in accordance with this section.

Grouping separately

(2) The engines and vehicles of the following classes shall be grouped into separate fleets:
 (a) outboard motor engines and personal watercraft engines;
 (b) snowmobiles;
 (c) off-road motorcycles;
 (d) utility vehicles; and
 (e) all-terrain vehicles.

Grouping of utility vehicles and all-terrain vehicles

(3) A company may group utility vehicles and all-terrain vehicles into a single fleet.

Exclusions

(4) A fleet shall not include the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(a).

Définition

23. (1) Aux articles 24 à 40, « parc » vise tous les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle donnée destinés à la vente au premier usager au Canada qu'une entreprise construit ou importe au Canada qui sont regroupés selon le présent article.

Définition de « parc »

(2) Sont regroupés dans des parcs distincts les moteurs et véhicules des catégories suivantes :
 a) les moteurs hors-bord et les moteurs de motomarine;
 b) les motoneiges;
 c) les motocyclettes hors route;
 d) les véhicules utilitaires;
 e) les véhicules tout terrain.

Regroupement selon les catégories

(3) L'entreprise peut regrouper dans un seul parc les véhicules utilitaires et les véhicules tout terrain.

Regroupement des véhicules utilitaires et des véhicules tout terrain

(4) Ne sont pas compris dans les parcs les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)a).

Exclusions

Voluntary exclusion	<p>24. For the purposes of sections 25 to 35, a company may exclude from its fleet all of the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) where the total number of units sold in the United States that are covered by an EPA certificate exceeds the total number of units sold in Canada that are covered by the same EPA certificate during the same period. The consequences of such exclusion are those set out in subsections 26(3) and 31(2).</p>	<p>24. Pour l'application des articles 25 à 35, l'entreprise peut exclure de son parc les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) dans le cas où le nombre total d'unités visées par un certificat de l'EPA qui sont vendues aux États-Unis dépasse le nombre total d'unités visées par le même certificat qui sont vendues au Canada pendant la même période de temps. Les conséquences de l'exclusion sont prévues aux paragraphes 26(3) et 31(2).</p>	Exclusion volontaire
<p><i>Fleet Average Emission Credits and Deficit for Marine Engines</i></p>			
General requirement	<p>25. (1) Subject to sections 26 and 34 and for the purposes of paragraph 15(1)(c), the fleet average emission credits and deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for a fleet of marine engines shall be greater than or equal to zero on or before the applicable date in subsection 27(1).</p>	<p>25. (1) Sous réserve des articles 26 et 34 et pour l'application de l'alinéa 15(1)c), les points et déficits relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x d'un parc de moteurs nautiques doivent être égaux ou supérieurs à zéro au plus tard le jour prévu au paragraphe 27(1).</p>	Exigences
Calculation of credits or deficit for the fleet	<p>(2) The fleet average emission credits and deficit, expressed as a positive number and a negative number respectively, in respect of HC+NO_x exhaust emissions for a fleet of marine engines shall be calculated by adding the emission credits or deficit for each engine family of that fleet that are calculated in accordance with subsection (3).</p>	<p>(2) Les points et déficits relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x d'un parc de moteurs nautiques, exprimés respectivement par un nombre positif et un nombre négatif, sont calculés par addition du nombre de points et du nombre de déficits, calculés conformément au paragraphe (3) pour chacune des familles de moteurs de ce parc.</p>	Calcul des points ou des déficits pour le parc
Calculation of credits or deficit by engine family	<p>(3) The emission credits or deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for each engine family of a fleet of marine engines of a given model year shall be calculated using the formula set out in paragraph 207(a) of subpart C of CFR 91 expressed in and rounded to the nearest engine-gram except that, for the purposes of this section, the word "sales" means the total number of engines in the engine family in a fleet of a given model year.</p>	<p>(3) Les points ou les déficits relatifs aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour chaque famille de moteurs d'un parc de moteurs nautiques d'une année de modèle donnée sont calculés selon la formule prévue à l'alinéa 207(a) de la sous-partie C du CFR 91, exprimés en moteur-grammes et arrondis à la valeur en moteur-grammes la plus près, sauf que pour l'application du présent article, l'expression « vente » représente le nombre total de moteurs dans la famille de moteurs d'un parc d'une année de modèle donnée.</p>	Calcul des points ou du déficit par famille
Engines manufactured before January 1, 2008	<p>(4) For the purposes of calculating the emission credits or deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for each engine family of a fleet of marine engines of the 2008 model year, the company may include all marine engines of that model year, including those manufactured before January 1, 2008.</p>	<p>(4) Pour le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour chaque famille de moteurs d'un parc de moteurs nautiques de l'année de modèle 2008, l'entreprise peut inclure tous les moteurs nautiques de cette année de modèle, y compris ceux qui ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008.</p>	Moteurs fabriqués avant le 1 ^{er} janvier 2008
Condition for obtaining credits	<p>26. (1) A company may obtain the fleet average emission credits in respect of HC+NO_x for a given model year only if it reports the fleet average emission credits for that fleet under section 35.</p>	<p>26. (1) Les points relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x du parc sont obtenus par l'entreprise pour une année de modèle donnée si elle fait rapport sur ces points aux termes de l'article 35.</p>	Condition d'obtention des points
Period of validity of credits	<p>(2) The fleet average emission credits obtained by a company for a given model year shall be credited on the date on which the company submits the end of model year report and shall be used by the company or by another company no later than three model years following the model year in respect of which the credits were obtained, failing which the credits expire.</p>	<p>(2) Les points relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x du parc obtenus sont attribués en date du jour où le rapport de fin d'année de modèle pour cette année de modèle est fourni et doivent être utilisés, soit par l'entreprise ou par une autre entreprise, dans les trois années de modèle suivant l'année de modèle où les points ont été obtenus, sans quoi ils sont annulés.</p>	Période de validité des points
Result of excluding EPA certified engines	<p>(3) A company that excludes from its fleet of marine engines of a given model year the engines referred to in paragraph 15(1)(b) (a) is ineligible to receive fleet average emission credits in respect of that fleet; and</p>	<p>(3) L'entreprise qui exclut de son parc de moteurs nautiques pour une année de modèle donnée des moteurs visés à l'alinéa 15(1)b) : a) d'une part, n'obtient pas de points relatifs aux émissions moyennes du parc;</p>	Conséquence de l'exclusion des moteurs ou véhicules visés par un certificat de l'EPA

	(b) forfeits all fleet average emission credits received in respect of previous model years.	b) d'autre part, perd les points relatifs aux émissions moyennes du parc qui ont été obtenus pour les années de modèle antérieures.	
Deadline to offset deficit	27. (1) A company shall offset any fleet average emission deficit for a fleet of a given model year (a) in the case of a fleet of the 2008 model year, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2010 model year; and (b) in the case of a fleet of the 2009 and later model years, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year.	27. (1) L'entreprise compense tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc pour une année de modèle donnée : a) dans le cas d'un parc de l'année de modèle 2008, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle 2010; b) dans le cas d'un parc de l'année de modèle 2009 et des années de modèle ultérieures, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle en cause.	Délai
Conditions for offsetting	(2) Fleet average emission deficit shall be offset with an equivalent number of fleet average emission credits obtained by the company under section 26 or transferred to it by another company.	(2) Tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc est compensé par application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions moyennes du parc que l'entreprise obtient conformément à l'article 26 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.	Modalités de compensation
	<i>Fleet Average Emission Values for Off-Road Recreational Vehicles</i>	<i>Valeurs moyennes pour les parcs de véhicules récréatifs hors route</i>	
General requirement	28. (1) Subject to sections 29 to 34 and for the purposes of paragraph 15(1)(c), the fleet average emission value in respect of each emission type for each fleet of off-road recreational vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable standard referred to in section 18, 19 or 20.	28. (1) Sous réserve des articles 29 à 34 et pour l'application de l'alinéa 15(1)c), la valeur moyenne des émissions de chaque type d'émission pour un parc de véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle donnée doit être égale ou inférieure à la norme applicable prévue aux articles 18, 19 ou 20.	Exigences
Emission types	(2) The emission types referred to in subsection (1) are as follows: (a) for a fleet of snowmobiles, (i) HC exhaust emissions for the 2008 and later model years, (ii) CO exhaust emissions for the 2008 and later model years, and (iii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years; (b) for a fleet of off-road motorcycles, (i) HC+NO _x exhaust emissions for the 2008 and later model years, (ii) CO exhaust emissions for the 2008 and later model years, and (iii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years; and (c) for a fleet of all-terrain vehicles and utility vehicles, (i) HC+NO _x exhaust emissions for the 2008 and later model years, and (ii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years.	(2) Les types d'émission visés au paragraphe (1) sont les suivants : a) pour un parc de motoneiges : (i) les émissions de gaz d'échappement de HC pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures, (ii) les émissions de gaz d'échappement de CO pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures, (iii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures; b) pour un parc de motocyclettes hors route : (i) les émissions de gaz d'échappement de HC+NO _x pour l'année de modèle 2008 et les années de modèles ultérieures, (ii) les émissions de gaz d'échappement de CO pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures, (iii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures; c) pour un parc de véhicules utilitaires et de véhicules tout terrain : (i) les émissions de gaz d'échappement de HC+NO _x pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures, (ii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures.	Types d'émissions

Calculation of fleet average emission values

29. (1) Each fleet average emission value shall be calculated, in respect of each emission type, in accordance with the following formula and shall be expressed to one decimal place and in the same units as the applicable standard set out in sections 18, 19, or 20, as the case may be:

$$\left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (W_i \times Y_i \times Z_i) \right] / \left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (Y_i \times Z_i) \right]$$

where

TOT is the total number of engine families in the fleet;

W_i is the family emission limit applicable to engine family “ i ” and shall be expressed in the same units and to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;

Y_i is, in the case of exhaust emissions, the number of vehicles in engine family “ i ” and, in the case of evaporative emissions, the number of vehicles in engine family “ i ” multiplied by the average internal surface area of the vehicles’ fuel tanks expressed in metres squared; and

Z_i is determined as follows:

(a) for a fleet of snowmobiles,

(i) in the case of exhaust emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres — established under paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051 — multiplied by the maximum power output observed during the emissions test expressed in kilowatts divided by 30 km/h, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in years — established under paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051 — multiplied by 365.24 days/year;

(b) for a fleet of off-road motorcycles,

(i) in the case of exhaust emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres which is established under paragraph 105(c) of subpart B of CFR 1051, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” — as referred to in subparagraph (i) — expressed in years multiplied by 365.24 days/year; and

(c) for a fleet of all terrain vehicles or utility vehicles,

(i) in the case of exhaust emissions, for those vehicles that must conform to a family emission limit expressed in g/km, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres — established under paragraph 107(c) of subpart B of CFR 1051 — and for those vehicles that must conform to a family emission limit expressed in g/kW-h, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres multiplied by the maximum power output observed during the emissions test expressed in kilowatts and divided by 30 km/h, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” — as

Calcul des valeurs moyennes des émissions

29. (1) La valeur moyenne des émissions de chaque parc doit être calculée, pour chaque type d’émission, conformément à la formule suivante et être exprimée, à une décimale près, dans les mêmes unités que la norme applicable prévue aux articles 18, 19 ou 20, selon le cas :

$$\left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (W_i \times Y_i \times Z_i) \right] / \left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (Y_i \times Z_i) \right]$$

où :

TOT représente le nombre total de familles de moteurs dans le parc;

W_i la valeur correspondant à la limite d’émissions de la famille applicable à la famille de moteurs « i », exprimée dans les mêmes unités et avec le même nombre de décimales que la norme d’émission qu’elle remplace;

Y_i pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i » et pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i », multiplié par la surface interne moyenne du réservoir de carburant des véhicules, exprimée en mètres carrés;

Z_i selon le cas :

a) pour un parc de motoneiges :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » exprimée en kilomètres — établie à l’alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051 —, multipliée par la puissance de sortie maximale observée pendant les tests d’émission, exprimée en kilowatts et divisée par 30 kilomètres/heure,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, la durée de vie utile pour la famille de moteurs « i » exprimée en années — établie à l’alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051 —, multipliée par 365,24 jours/année;

b) pour un parc de motocyclettes hors route :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » exprimée en kilomètres établie à l’alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i », selon le sous-alinéa (i), exprimée en années, multipliée par 365,24 jours/année;

c) pour un parc de véhicules tout terrain ou de véhicules utilitaires :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, dans le cas de véhicules qui doivent être conforme à une limite d’émissions de la famille exprimée en g/km, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » établie à l’alinéa 107(c) de la sous-partie B du CFR 1051 et exprimée en

referred to in subparagraph (i) — expressed in years multiplied by 365.24 days/year.

kilomètres, et, dans le cas de véhicules qui doivent être conformes à une limite d'émissions de la famille exprimée en g/kW-h, cette durée de vie utile est multipliée par la puissance de sortie maximale observée pendant les tests d'émission exprimée en kilowatts et divisée par 30 kilomètres/heure,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i », selon le sous-alinéa (i), exprimée en années, multipliée par 365,24 jours/année.

Emission limits expressed in g/kW-h

(2) In the case of vehicles of a fleet that must conform to a family emission limit expressed in g/kW-h as set out in paragraph 145(b) of subpart B of CFR 1051 or paragraph 615(a) or (b) of subpart G of CFR 1051, the company shall calculate a separate fleet average emission value for those vehicles in respect of each emission type and under each of those paragraphs.

(2) Dans le cas où des véhicules d'un parc doivent être conformes à une limite d'émissions de la famille exprimée en g/kW-h prévue à l'alinéa 145(b) de la sous-partie B ou aux alinéas 615(a) ou (b) de la sous-partie G du CFR 1051, l'entreprise calcule séparément la valeur moyenne des émissions du parc pour ces véhicules à l'égard de chaque type d'émission selon ces alinéas.

Limites d'émissions exprimées en g/kW-h

Vehicles manufactured before January 1, 2008

(3) For the purposes of calculating the fleet average emission value under subsection (1) for a fleet of the 2008 model year, the company may include all vehicles of that model year, including those manufactured before January 1, 2008.

(3) Pour le calcul, en application du paragraphe (1), de la valeur moyenne des émissions d'un parc de véhicules de l'année de modèle 2008, l'entreprise peut inclure tous les véhicules de cette année de modèle, y compris ceux qui ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008.

Véhicules fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008

Fleet Average Emission Credits for Off-Road Recreational Vehicles

Points relatifs aux émissions moyennes des parcs de véhicules récréatifs hors route

Obtainment of credits

30. (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain fleet average emission credits in respect of each emission type if the fleet average emission value, in respect of the fleet of off-road recreational vehicles, is lower than the applicable standard for that fleet and the company reports the credits under section 35.

30. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions moyennes d'un parc de véhicules récréatifs hors route à l'égard d'un type d'émission donné si la valeur moyenne déterminée, à l'égard du parc, pour ce type d'émission est inférieure à la norme d'émission applicable à ce parc et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle prévu à l'article 35.

Obtention des points

Calculation of fleet average emission credits

(2) The fleet average emission credits, expressed in vehicle-grams and rounded to one decimal place, shall be calculated using the following formula:

(2) Les points relatifs aux émissions moyennes du parc de véhicules récréatifs, exprimés en véhicules-grammes et arrondis à une décimale près, sont déterminés selon la formule suivante :

Calcul des points

$$(A - B) \times \left[\sum_{i=1}^{TOT} (Y_i \times Z_i) \right]$$

$$(A - B) \times \left[\sum_{i=1}^{TOT} (Y_i \times Z_i) \right]$$

where

où :

- A is the applicable standard for a fleet of a specific model year in respect of an emission type as set out in section 28;
- B is the fleet average emission value for a specific model year in respect of an emission type as calculated in accordance with section 29;
- TOT is the total number of engine families in the fleet;
- Y_i is, in the case of exhaust emissions, the number of vehicles in engine family "i", and, in the case of evaporative emissions, the number of vehicles in engine family "i" multiplied by the average internal surface area of the vehicles' fuel tanks expressed in metres squared; and

- A représente la norme applicable pour l'année de modèle en cause à l'égard de ce type d'émission déterminée de la façon prévue à l'article 28;
- B la valeur moyenne des émissions du parc déterminée pour un type d'émission conformément à l'article 29;
- TOT le nombre total de familles de moteur dans le parc;
- Y_i à l'égard des émissions de gaz d'échappement, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i » et à l'égard des émissions de gaz d'évaporation, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i », multiplié par la surface interne moyenne du réservoir de carburant des véhicules, exprimée en mètres carrés;

	<p>Z_i is the useful life applicable to engine family “i” as set out in subsection 29(1).</p>	<p>Z_i la durée de vie utile applicable à la famille de moteur « i » déterminée de la façon prévue au paragraphe 29(1).</p>	
<p>Date on which fleet average emission credits obtained</p>	<p>(3) The fleet average emission credits for a given model year shall be credited on the day on which the company submits the end of model year report.</p>	<p>(3) Les points relatifs aux émissions moyennes du parc obtenus pour une année de modèle donnée sont attribués en date du jour où le rapport de fin d’année de modèle pour cette année de modèle est fourni.</p>	<p>Date d’obtention</p>
<p>Usage of fleet average emission credits</p>	<p>31. (1) Fleet average emission credits obtained by a company in respect of a fleet of a class of vehicles, in respect of an emission type, and in respect of a standard expressed in specific units, may be used by the company or by another company to offset a deficit incurred in a future model year as long as the deficit being offset was incurred for a fleet of the same class, the same emission type, and in relation to a standard expressed in the same units.</p>	<p>31. (1) L’entreprise ne peut utiliser les points relatifs aux émissions obtenus pour un parc regroupant des véhicules d’une catégorie donnée, à l’égard d’un type d’émission donné et à l’égard d’une norme exprimée dans une unité donnée que pour compenser un déficit relatif aux émissions moyennes du parc, à l’égard d’un parc regroupant des véhicules de la même catégorie à l’égard du même type d’émission et d’une norme exprimée dans la même unité. Les points obtenus peuvent être utilisés, soit par l’entreprise ou par une autre entreprise, pour compenser un déficit futur.</p>	<p>Utilisation des points</p>
<p>Result of excluding EPA certified vehicles</p>	<p>(2) A company that excludes from its fleet of off-road recreational vehicles of a given model year the vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) (a) is ineligible to receive fleet average emission credits in respect of that fleet; and (b) forfeits all fleet average emission credits received in respect of previous model years.</p>	<p>(2) L’entreprise qui exclut de son parc de véhicules récréatifs hors route pour une année de modèle donnée des véhicules récréatifs hors route visés à l’alinéa 15(1)b) : a) d’une part, n’obtient pas de points relatifs aux émissions moyennes du parc; b) d’autre part, perd les points relatifs aux émissions moyennes du parc qui ont été obtenus pour les années de modèle antérieures.</p>	<p>Conséquence de l’exclusion des véhicules visés par un certificat de l’EPA</p>
	<p><i>Fleet Average Emission Deficit for Off-Road Recreational Vehicles</i></p>	<p><i>Déficit relatif aux émissions moyennes des parcs de véhicules récréatifs hors route</i></p>	
<p>Value of deficit</p>	<p>32. If a company’s fleet average emission value for any emission type in respect of a fleet is higher than the applicable standard in respect of the fleet for that emission type, the company shall calculate the value of the fleet average emission deficit that it incurred for that emission type. The emission deficit is the negative number calculated using the formula set out in subsection 30(2).</p>	<p>32. Si, pour une entreprise, la valeur moyenne déterminée à l’égard d’un parc pour un type d’émission excède la norme applicable à l’égard du parc pour ce type d’émission, l’entreprise doit établir la valeur du déficit encouru à l’égard de ce parc pour le type d’émission. Le déficit est le nombre négatif calculé selon la formule prévue au paragraphe 30(2).</p>	<p>Valeur du déficit</p>
<p>Deadline to offset deficit</p>	<p>33. (1) A company shall offset any fleet average emission deficit for a fleet of a given model year (a) in the case of a fleet of the 2008 model year and in relation to exhaust emissions, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2010 model year; (b) in the case of a fleet of the 2008, 2009 and 2010 model years and in relation to fuel tank permeation emissions, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2011 model year; (c) in the case of a fleet of the 2009 and later model years and in relation to exhaust emissions, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year; and (d) in the case of a fleet of the 2011 and later model years and in relation to fuel tank permeation emissions, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the</p>	<p>33. (1) L’entreprise compense tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc pour une année de modèle donnée : a) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2008, à l’égard des émissions de gaz d’échappement, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle 2010; b) dans le cas d’un parc des années de modèle 2008, 2009 et 2010, à l’égard des émissions par perméation, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle 2011; c) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2009 et des années de modèle ultérieures, à l’égard des émissions de gaz d’échappement, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle en cause; d) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures, à l’égard des émissions par perméation à travers le réservoir de carburant, au plus tard le jour où elle présente</p>	<p>Délai</p>

Conditions for offsetting	<p>company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year.</p> <p>(2) A company shall offset a fleet average emission deficit for a specific emission type with an equivalent number of fleet average emission credits of the same emission type obtained by the company under section 30 or obtained from another company.</p>	<p>son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle en cause.</p> <p>(2) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions moyennes du parc à l'égard d'un type d'émission par l'application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions moyennes du parc et aux émissions de même type obtenu conformément à l'article 30 ou lui ayant été transférés par une autre entreprise.</p>	Modalités de compensation
<i>Corporate Changes</i>			
Responsibility for offsetting deficit – purchase or merger	<p>34. (1) A company that purchases another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 27 or 33, any outstanding fleet average emission deficit for its marine engines and off-road recreational vehicles incurred before the purchase or merger.</p>	<p><i>Fusion, acquisition ou dissolution d'entreprise</i></p> <p>34. (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser, conformément aux articles 27 ou 33, tout déficit relatif aux émissions moyennes des parcs de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.</p>	Fusion ou acquisition
Responsibility for offsetting deficit – ceasing activities	<p>(2) Where a company ceases to manufacture, import or sell marine engines or off-road recreational vehicles, the company shall, before submitting its last end of model year report, offset any fleet average emission deficit for its marine engines or off-road recreational vehicles.</p>	<p>(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des moteurs nautiques ou des véhicules récréatifs hors route efface tout déficit relatif aux émissions moyennes existant pour son parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route avant de présenter son dernier rapport de fin d'année de modèle.</p>	Cessation de certaines activités
END OF MODEL YEAR REPORTS			
Submit report to the Minister	<p>35. (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 of the calendar year following the year that corresponds to the model year.</p>	<p>35. (1) L'entreprise fournit au ministre un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile suivant celle qui correspond à l'année de modèle.</p>	Fourniture au ministre
Indication of choice	<p>(2) The company shall include in the end of model year report a statement that, as the case may be,</p> <p>(a) every outboard motor engine, personal watercraft engine, snowmobile, off-road motorcycle, all-terrain vehicle and utility vehicle of a given model year, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(a) or (b); and</p> <p>(b) the fleet of marine engines or off-road recreational vehicles of a given model year, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(c) and whether the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) were included in or excluded from the fleet.</p>	<p>(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements suivants :</p> <p>a) s'il y a lieu, une mention portant que chaque moteur hors-bord, moteur de motomarine, moto-neige, motocyclette hors route, véhicule tout terrain ou véhicule utilitaire de l'année de modèle en cause est conforme aux alinéas 15(1)a) ou b);</p> <p>b) s'il y a lieu, une mention portant que le parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route de l'année de modèle en cause est conforme à l'alinéa 15(1)c) et indiquant si les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) ont été inclus dans le parc ou en ont été exclus.</p>	Indication du choix
Engines or vehicles that conform to paragraph 15(1)(b)	<p>(3) Where every marine engine or off-road recreational vehicle within a specified class, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(b) and the end of model year report contains the statement set out in paragraph 2(a), the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (4)(b) to (d), with the necessary modifications to represent those engines and vehicles as a fleet.</p>	<p>(3) Dans le cas où le rapport de fin d'année de modèle contient, selon l'alinéa (2)a), une mention portant que tous les moteurs nautiques ou véhicules récréatifs d'une catégorie donnée sont conformes à l'alinéa 15(1)b), l'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle les renseignements mentionnés aux alinéas (4)b) à d) – avec les modifications nécessaires – de façon à inclure ces moteurs et ces véhicules dans un parc.</p>	Moteurs ou véhicules conformes à l'alinéa 15(1)b)
Contents of report	<p>(4) In a model year where a company's fleet conforms to paragraph 15(1)(c), the end of model year report shall contain the following information for each applicable fleet:</p> <p>(a) the applicable standard;</p> <p>(b) in the case of a fleet of marine engines,</p> <p>(i) the fleet average emission credits or deficit,</p>	<p>(4) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements ci-après pour chacun des parcs de l'entreprise qui est conforme à l'alinéa 15(1)c) :</p> <p>a) la norme applicable;</p> <p>b) s'il s'agit d'un parc de moteurs nautiques :</p> <p>(i) les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc,</p>	Contenu du rapport

- (ii) for each model, all the values used in calculating the emission credits and deficit of each engine family, and
- (iii) all the values used in calculating the fleet average emission credit or deficit;
- (c) in the case of a fleet of off-road recreational vehicles and in respect of each emission type,
 - (i) the fleet average emission value,
 - (ii) for each model, all the values used in calculating each fleet average emission value, and
 - (iii) the fleet average emission credits or deficit;
- (d) the total number of marine engines or off-road recreational vehicles in the fleet;
- (e) any fleet average emission credits obtained from another company or transferred to another company since the submission of the previous end of model year report, including
 - (i) the name, street address and, if different, the mailing address of any other company involved in the transfer of credits, and
 - (ii) a signed statement from a person who is authorized to act on behalf of the other company indicating the number of credits transferred to or from the company submitting the report, the fleet and emission type in respect of which those credits are obtained, the units in which the family emission limit is expressed in respect of those credits, the model years in which the credits were obtained and the dates of the transfer; and
- (f) the balance of any fleet average emission credits or deficit at the end of the model year.

- (ii) pour chaque modèle, les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions moyennes pour chaque famille de moteurs,
- (iii) les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions moyennes du parc;
- c) s'il s'agit d'un parc de véhicules récréatifs hors route, pour chaque type d'émission :
 - (i) la valeur des émissions moyennes du parc,
 - (ii) les valeurs utilisées pour chaque modèle dans le calcul des émissions moyennes du parc,
 - (iii) les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc;
- d) le nombre total de moteurs ou de véhicules dans le parc;
- e) le nombre de points relatifs aux émissions moyennes du parc obtenu d'une autre entreprise ou transféré à une autre entreprise depuis la fourniture du rapport de fin d'année de modèle précédent, avec les renseignements suivants :
 - (i) les nom et adresse municipale de l'entreprise qui lui a transféré les points ou à qui elle a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente,
 - (ii) une déclaration, signée par le représentant dûment autorisé de l'entreprise qui lui a transféré les points ou à qui elle a transféré des points, comportant une mention du nombre du nombre de points transférés, l'identité du parc et le type d'émission à l'égard duquel les points ont été obtenus, l'unité dans laquelle la limite d'émissions de la famille est exprimée, les années de modèle à l'égard desquelles les points ont été obtenus, ainsi que les dates de transfert;
- f) le solde des points ou des déficits relatifs aux émissions moyennes du parc à la fin de l'année de modèle.

Additional information for excluded engines and vehicles

(5) Where the marine engines or off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) are excluded from the fleet, the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (4)(b) to (d), with the necessary modifications to include those engines and vehicles in the fleet.

(5) L'entreprise qui exclut du parc les moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) inclut dans son rapport de fin d'année de modèle les renseignements mentionnés aux alinéas (4)b) à d) – avec les modifications nécessaires – de façon à inclure ces moteurs ou véhicules dans le parc.

Renseignements supplémentaires pour moteurs et véhicules exclus

EMISSION-RELATED MAINTENANCE INSTRUCTIONS

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

Provide to first retail purchaser

36. (1) A company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of every marine engine or off-road recreational vehicle.

36. (1) L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur nautique ou véhicule récréatif hors route des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions.

Fourniture au premier acheteur

Language of instructions

(2) The instructions shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

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

Langue des instructions

RECORDS

DOSSIERS

*Evidence of Conformity**Justification de la conformité*

Evidence of conformity for engines and vehicles covered by an EPA certificate

37. (1) In the case of a marine engine or an off-road recreational vehicle referred to in paragraph 15(1)(b), evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

- (a) a copy of the EPA certificate covering the marine engine or off-road recreational vehicle;
- (b) a document demonstrating that the marine engines or off-road recreational vehicles are sold concurrently in Canada and the United States;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the issuance of the EPA certificate in respect of the marine engine or off-road recreational vehicle; and
- (d) an emission control information label that is permanently affixed in the form and location set out in
 - (i) paragraphs 113(a) to (d) of subpart B of CFR 91 for a marine engine, or
 - (ii) paragraphs 135(b) to (e) of subpart B of CFR 1051 for an off-road recreational vehicle.

Maintenance of records

(2) A company shall, for each of its marine engines and off-road recreational vehicles referred to in subsection (1), maintain a record containing all of the elements listed in that subsection and a copy of the end of model year report pertaining to those engines and vehicles.

Evidence of conformity for engines and vehicles not covered by an EPA certificate

38. (1) In the case of a marine engine or an off-road recreational vehicle other than one referred to in paragraph 15(1)(b), evidence of conformity for the purposes of 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 37.

When to submit evidence of conformity

(2) For greater certainty, the company shall submit the evidence of conformity referred to in subsection (1) to the Minister before applying a national emissions mark to the marine engine or off-road recreational vehicle or importing the engine or vehicle.

Maintenance of records

(3) A company shall, for each of its marine engines and off-road recreational vehicles referred to in subsection (1), maintain a record containing the evidence of conformity referred to in that subsection and a copy of the end of model year report pertaining to those engines and vehicles.

When to submit evidence of conformity

39. For greater certainty, a company that imports a marine engine or an off-road recreational vehicle or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the evidence of conformity referred to in subsection 38(1) to the Minister before importing it or applying a national emissions mark to it, but must provide that evidence in accordance with subsection 153(2) before the engine or vehicle leaves the possession or control of the company and, in the case of a vehicle, before it is presented for registration under the laws of a province or an aboriginal government.

Éléments de justification de la conformité — certification par l'EPA

37. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route visé à l'alinéa 15(1)(b), les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a) une copie du certificat de l'EPA pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route;
- b) un document établissant que les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route;
- d) une étiquette d'information sur la régulation des émissions en la forme prévue aux articles ci-après, apposée en permanence à l'endroit prévu par ces articles :
 - (i) les alinéas 113(a) à (d) de la sous-partie B du CFR 91, dans le cas d'un moteur nautique,
 - (ii) les alinéas 135(b) à (e) de la sous-partie B du CFR 1051, dans le cas d'un véhicule récréatif hors route.

(2) Pour chacun de ses moteurs nautiques et véhicules récréatifs hors route visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les éléments mentionnés à ce paragraphe ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle qui s'y rapporte.

38. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route autre que ceux visés à l'alinéa 15(1)(b), la justification de la conformité est obtenue et produite par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à l'article 37.

(2) Il est entendu que la justification visée au paragraphe (1) est fournie au ministre avant l'importation du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route ou avant l'apposition d'une marque nationale sur ceux-ci.

(3) Pour chacun de ses moteurs nautiques et véhicules récréatifs hors route visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les éléments mentionnés à ce paragraphe ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle qui s'y rapporte.

39. Il est entendu que l'entreprise qui importe un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route ou appose la marque nationale sur l'un de ceux-ci en application du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 38(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir des véhicules ou des moteurs et avant la présentation des véhicules pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

Tenue de dossiers

Éléments de justification de la conformité — non certification par l'EPA

Délai de remise

Tenue de dossiers

Délai de remise

Fleet Average Records

Dossiers relatifs aux émissions moyennes du parc

Contents of records

40. A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets of marine engines and off-road recreational vehicles:

- (a) the model year;
- (b) in the case of marine engines, all values used in calculating the emission credits and deficit for all engine families and the fleet average emission credits or deficit reported pursuant to subsections 35(3) to (5);
- (c) in the case of off-road recreational vehicles, all values used in calculating the fleet average emission values reported pursuant to subsections 35(3) to (5);
- (d) for each engine and vehicle in the fleet,
 - (i) the model and engine family,
 - (ii) the name and street address of the plant where the engine or vehicle was manufactured,
 - (iii) the engine or vehicle identification number,
 - (iv) the family emission limit to which the engine or vehicle conforms, and
 - (v) the name and street or mailing address of the first purchaser of the engine or vehicle in Canada; and
- (e) in the case where a company excludes from its fleet, under section 24, all of the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b), a document demonstrating that the total number of units of marine engines and off-road recreational vehicles sold in the United States that are covered by an EPA certificate exceeds the total number of units sold in Canada that are covered by the same EPA certificate during the same period.

40. Pour chacun de ses parcs de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) pour un parc de moteurs nautiques, les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions pour toutes les familles de moteurs, ainsi que les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc, présentées conformément aux paragraphes 35(3) à (5);
- c) pour un parc de véhicules récréatifs hors route, les valeurs utilisées dans le calcul des valeurs moyennes d'émission du parc, présentées conformément aux paragraphes 35(3) à (5);
- d) pour chaque moteur ou véhicule dans ces parcs :
 - (i) le modèle et la famille de moteur,
 - (ii) les nom et adresse municipale de l'usine où le moteur ou le véhicule a été construit,
 - (iii) le numéro d'identification du moteur ou du véhicule,
 - (iv) la limite d'émissions de la famille à laquelle le moteur ou le véhicule est conforme,
 - (v) les nom et adresse municipale ou postale du premier acheteur du moteur ou du véhicule au Canada;
- e) dans le cas où l'entreprise a exclu de son parc les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) en application de l'article 24, un document établissant que le nombre total d'unités de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route visées par un certificat de l'EPA qui sont vendues aux États-Unis dépasse le nombre total d'unités visées par le même certificat qui sont vendues au Canada pendant la même période.

Contenu

Retention of Records

Conservation des dossiers

Period of retention of records

41. (1) A company shall retain, in writing or in a readily readable electronic or optical form,

- (a) the records referred to in sections 37 and 38, except for the end of model year reports that they contain, for a period of at least eight years after the date of manufacture of the marine engine or off-road recreational vehicle; and
- (b) in respect of each model year, the records referred to in section 40 and a copy of the end of model year report referred to in sections 37 and 38 for that model year for a period of eight years after the end of the model year.

41. (1) L'entreprise conserve les renseignements ci-après, sous forme écrite ou sous forme électronique ou optique facilement lisible :

- a) les dossiers visés aux articles 37 et 38, exception faite des rapports de fin d'année de modèle qu'ils contiennent, pour une période d'au moins huit ans, après la date de fabrication du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route auxquels ils se rapportent;
- b) à l'égard de chaque année de modèle, les dossiers visés à l'article 40, ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle visé aux articles 37 et 38 qui s'y rapporte, pour une période de huit ans après la fin de l'année de modèle.

Période de conservation

Records retained on behalf of a company

(2) If the records referred to in subsection (1) are retained on behalf of a company, the company shall keep a record of the name and street address and, if different, the mailing address of the person who retains those records.

(2) Si les dossiers dont il est fait état au paragraphe (1) sont conservés par une autre personne au nom de l'entreprise, cette dernière doit consigner les nom et adresse civique de la personne ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Dossiers conservés par un tiers

Deadline to provide records when requested

(3) If the Minister makes a written request for the records referred to in subsections (1) and (2), the company shall provide the Minister with the records in either official language and

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir les dossiers visés aux paragraphes (1) ou (2), l'entreprise les lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

Délai

(a) within 40 days after the day on which the request is delivered to the company; or

(b) within 60 days after the day on which the request is delivered to the company, if the records must be translated from a language other than French or English.

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

Declaration of importer

42. (1) Subject to subsection (2), any person importing a marine engine or an off-road recreational vehicle into Canada shall submit a declaration at a customs office, signed by that person or their duly authorized representative, that contains the following information:

(a) the name and street address and, if different, the mailing address of the importer;

(b) in respect of a marine engine, the name of the manufacturer and the make, model, model year and class of the engine;

(c) in respect of an off-road recreational vehicle, the name of the manufacturer and the make, model, model year and class of the vehicle;

(d) the date on which the marine engine or off-road recreational vehicle is imported;

(e) if the importer is a company,

(i) the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue, and

(ii) a statement that the marine engine or off-road recreational vehicle bears the national emissions mark or that the company is able to produce the evidence of conformity referred to in section 37 or complies with section 38; and

(f) if the importer is not a company,

(i) a statement from the importer that the marine engine or off-road recreational vehicle bears

(A) the national emissions mark,

(B) the emission control information label referred to in paragraph 37(1)(d) showing that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the emission standards of the EPA in effect at the time of its manufacture, or

(C) a label showing that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the emission standards of the California Air Resources Board in effect at the time of its manufacture, or

(ii) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the standards set out in these Regulations, or to the standards referred to in clause (i)(B) or (C), at the time of its manufacture.

Alternative declaration

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that imports 500 or more marine engines or off-road recreational vehicles into Canada in a calendar year may provide the information referred to in subsection (1) in a form and manner that is satisfactory to the Minister.

a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

b) soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise, s'ils doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

Déclaration d'importation

42. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne qui importe un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route au Canada présente à un bureau de douane une déclaration, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, comportant les renseignements suivants :

a) les nom et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;

b) dans le cas d'un moteur nautique, le nom du constructeur, la marque, la catégorie, le modèle et l'année de modèle du moteur;

c) dans le cas d'un véhicule récréatif hors route, le nom du constructeur, la marque, la catégorie, le modèle et l'année de modèle du véhicule;

d) la date de l'importation;

e) si l'importateur est une entreprise :

(i) le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national,

(ii) une déclaration selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route porte la marque nationale ou selon laquelle l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité visés à l'article 37 ou se conforme à l'article 38;

f) si l'importateur n'est pas une entreprise :

(i) soit une déclaration de celui-ci selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route porte, selon le cas :

(A) la marque nationale,

(B) l'étiquette d'information sur la régulation des émissions visée à l'alinéa 37(1)d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur au moment de sa construction,

(C) une étiquette indiquant qu'il était conforme aux normes d'émission du California Air Resources Board en vigueur au moment de sa construction,

(ii) soit une déclaration de celui-ci ou de son représentant dûment autorisé selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route était, au moment de sa construction, conforme aux normes établies dans le présent règlement ou aux normes visées aux divisions (i)(B) ou (C).

Alternative

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada au cours d'une année civile au moins cinq cent moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route peut fournir l'information visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Declaration for importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

43. (1) A declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act that is made in respect of a marine engine or an off-road recreational vehicle shall be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative, and shall contain

- (a) the information described in paragraphs 42(1)(a) to (d) and subparagraph 42(1)(e)(i);
- (b) the identification number of the engine or vehicle described in section 12;
- (c) a statement that the engine or vehicle will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (d) the date on which the engine or vehicle will be removed from Canada or destroyed.

When to file declaration

(2) The declaration shall be filed with the Minister before the marine engine or off-road recreational vehicle is imported; or, in the case of a company whose world production of engines and vehicles is 2,500 or more a year, quarterly, at the option of the company.

Declaration for incomplete engine or vehicle

44. A company that imports a marine engine or an off-road recreational vehicle into Canada in reliance on subsection 153(2) of the Act shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 42(1)(a) to (d) and subparagraph 42(1)(e)(i) along with

- (a) a statement from the manufacturer of the engine or vehicle that the engine or vehicle will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards set out in these Regulations; and
- (b) a statement from the company that the engine or vehicle will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (a).

RENTAL RATE

Annual – 12%

45. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a marine engine or an off-road recreational vehicle is made available, is 12% of the manufacturer's suggested retail price of the engine or vehicle.

EXEMPTION

Contents of application for exemption

46. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard set out in these Regulations shall submit in writing to the Minister

- (a) its name and street address and, if different, its mailing address;
- (b) the province or country under the laws of which it is established;
- (c) the section number, title and text of the standards from which an exemption is sought;
- (d) the duration requested for the exemption;
- (e) the estimated number of marine engines and off-road recreational vehicles for which the exemption is sought and an estimate of the changes in the level of emissions if the exemption is granted;

43. (1) La justification faite par l'importateur aux termes de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par lui ou par son représentant dûment autorisé et comporte :

- a) les renseignements visés aux alinéas 42(1)a) à d) et au sous-alinéa 42(1)e)(i);
- b) le numéro d'identification du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route visé à l'article 12;
- c) une déclaration selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- d) la date à laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route sera exporté ou détruit.

Déclaration pour importation temporaire

(2) La justification est remise au ministre avant l'importation du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route ou, dans le cas de l'entreprise dont la production mondiale annuelle est d'au moins deux mille cinq cent moteurs ou véhicules, trimestriellement, au choix de cette dernière.

Délai de remise

44. L'entreprise qui importe au Canada un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente à un bureau de douane une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, comportant, outre les renseignements visés aux alinéas 42(1)a) à d) et au sous-alinéa 42(1)e)(i) :

- a) une déclaration du constructeur du moteur ou du véhicule selon laquelle, une fois la construction achevée selon ses instructions, le moteur ou le véhicule sera conforme aux normes établies dans le présent règlement;
- b) une déclaration de l'entreprise selon laquelle la construction du moteur ou du véhicule sera achevée selon les instructions visées à l'alinéa a).

Déclaration pour moteur ou véhicule incomplet

TAUX DE LOCATION

Annual — 12 %

45. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise en application du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route est retenu et est égal à 12 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route.

DISPENSE

Renseignements nécessaires

46. L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes établies dans le présent règlement fournit par écrit au ministre :

- a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- c) la désignation numérique, le titre et le texte des normes visées par la demande de dispense;
- d) la durée de la dispense demandée;
- e) le nombre approximatif de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route en cause et une estimation de la variation des émissions qu'entraînerait la dispense;

(f) the reasons for requesting the exemption, including technical and financial information that demonstrates in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (c) would

(i) create substantial financial hardship for the company,

(ii) impede the development of new features for emission monitoring or emission control that are equivalent or superior to those that conform to prescribed standards, or

(iii) impede the development of new kinds of marine engines or off-road recreational vehicles, or their systems or components;

(g) if the basis of the application is substantial financial hardship,

(i) the world production of engines and vehicles manufactured by the company or by the manufacturer that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought, and

(ii) the total number of engines and vehicles manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought;

(h) if the company is requesting that information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act or otherwise, an identification in that request of:

(i) any information that constitutes a trade secret,

(ii) any information the disclosure of which would likely cause material financial loss to, or prejudice to the competitive position of, the company,

(iii) any information the disclosure of which would likely interfere with contractual or other negotiations being conducted by the company, and

(iv) any financial, commercial, scientific or technical information that is confidential information and is treated consistently in a confidential manner by the company.

f) les motifs de la demande de dispense, y compris les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa c), selon le cas :

(i) créerait de grandes difficultés financières à l'entreprise,

(ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de régulation des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,

(iii) entraverait la mise au point de nouveaux types de moteurs nautiques de véhicules récréatifs hors route ou de dispositifs ou pièces de moteur;

g) si elle demande une dispense pour prévenir de grandes difficultés financières :

(i) la production mondiale de moteurs ou de véhicules construits par elle ou par le constructeur qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense,

(ii) le nombre total de moteurs ou de véhicules construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense;

h) si les renseignements fournis font l'objet d'une demande, aux termes de l'article 313 de la Loi, elle doit prévoir dans celle-ci une mention indiquant ceux de ces renseignements :

(i) qui constituent un secret industriel,

(ii) dont la divulgation risquerait vraisemblablement de lui causer des pertes financières importantes ou de nuire à sa compétitivité,

(iii) dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver des négociations — contractuelles ou autres — menées par elle,

(iv) qui, étant à caractère financier, commercial, scientifique ou technique, sont de nature confidentielle et sont traités comme tels de façon constante par elle.

Label for exempted engines and vehicles

47. (1) In the case of a model of marine engine or off-road recreational vehicle in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine or vehicle shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2).

Contents of label

(2) The label shall set out, in both official languages, the standard for which the exemption has been granted, as well as the title and date of the exemption order.

DEFECT INFORMATION

Contents of notice of defect

48. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall be given in writing and shall contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice;

(b) the description of each marine engine or off-road recreational vehicle in respect of which the

47. (1) Dans le cas d'un modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route à l'égard duquel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur ou le véhicule porte une étiquette qui satisfait aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2).

Étiquette

(2) Cette étiquette indique dans les deux langues officielles la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le titre et la date du décret de dispense.

Contenu

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

48. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi est donné par écrit et comporte :

a) le nom de l'entreprise donnant l'avis;

b) la description de chaque moteur nautique ou véhicule récréatif hors route visé par l'avis,

Contenu de l'avis de défaut

notice is given, including the make, model, identification number, model year, period during which the engine or vehicle was manufactured and, if applicable, the EPA engine family identification;

(c) the estimated percentage of the potentially affected marine engines or off-road recreational vehicles that contain the defect;

(d) a description of the defect;

(e) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;

(f) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and

(g) a description of the means available to the company to contact the current owner of each affected marine engine or off-road recreational vehicle.

(2) A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

(a) the information required by subsection (1);

(b) the total number of marine engines or off-road recreational vehicles in relation to which the notice of defect has been given;

(c) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect;

(d) a description of the measures undertaken to correct the defect; and

(e) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

(3) The company that submitted the notice of defect shall submit follow-up reports respecting the defect and its correction to the Minister, each of which shall contain the following information:

(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;

(b) the number of marine engines or off-road recreational vehicles in relation to which the notice of defect has been given;

(c) the date that notices of defect were given to the current owners of the affected marine engines or off-road recreational vehicles; and

(d) the total number or percentage of marine engines or off-road recreational vehicles repaired, including marine engines or off-road recreational vehicles requiring inspection only.

(4) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, for a defect affecting a marine engine, one follow-up report shall be submitted within 12 months after the submission of the initial report.

(5) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, for a defect affecting an off-road recreational vehicle, one follow-up report shall be submitted within six months after submission of the initial report and every six months

notamment la marque, le modèle, le numéro d'identification, l'année de modèle et la période de construction, de même que la famille de moteur selon l'EPA, s'il y a lieu;

c) le pourcentage estimatif de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;

d) la description du défaut;

e) l'évaluation du risque de pollution correspondant;

f) l'énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

g) la description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur ou véhicule faisant l'objet de l'avis.

(2) L'entreprise présente au ministre, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi comportant :

a) les renseignements exigés par le paragraphe (1);

b) le nombre total de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route visés par l'avis de défaut;

c) la chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

d) la description des mesures prises pour corriger le défaut;

e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris la description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

(3) L'entreprise qui a donné l'avis de défaut présente au ministre des rapports de suivi concernant les défauts et les correctifs qui comportent les renseignements suivants :

a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;

b) le nombre de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route visés par l'avis de défaut;

c) la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des véhicules ou des moteurs visés;

d) le nombre total ou la proportion de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route réparés, y compris ceux ayant exigé seulement une vérification.

(4) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, dans le cas de défauts relatifs à un moteur nautique, un rapport de suivi est présenté au plus tard douze mois après la présentation du rapport initial.

(5) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, dans le cas de défauts relatifs à un véhicule récréatif hors route, un rapport de suivi est présenté dans les six mois suivant la présentation du rapport initial, et ensuite

Contents of initial report

Contenu du rapport initial

Contents of follow-up reports

Contenu des rapports de suivi

Follow-up reports for marine engine defects

Délai de présentation

Follow-up reports for off-road recreational vehicle defects

Délai de présentation

after that for a period of two years after the day on which the notice was given or until the defect has been corrected, whichever comes first.

à tous les six mois pendant deux ans suivant la date de l'avis de défaut ou jusqu'à la correction des défauts selon celui de ces événements qui est le premier en date.

CONSEQUENTIAL AMENDMENT

MODIFICATION CORRÉLATIVE

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations

49. Paragraph 5(2)(d) of the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* is replaced by the following:

(d) designed to be used to propel snowmobiles, all-terrain vehicles, utility vehicles and off-road motorcycles, as those vehicles are defined in subsection 1(1) of the *Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*;

49. L'alinéa 5(2)d) du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* est remplacé par ce qui suit :

d) conçus pour propulser des motoneiges, des véhicules tout terrain ou des motocyclettes hors route, selon la définition de ces termes au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route*;

Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date of registration

50. (1) Sections 1, 2 and 8 to 11 come into force on the day on which these Regulations are registered.

50. (1) Les articles 1, 2 et 8 à 11 du présent règlement entrent en vigueur à la date de son enregistrement.

Date de l'enregistrement

January 1, 2008

(2) Sections 3 to 7 and 12 to 49 come into force on January 1, 2008.

(2) Les articles 3 à 7 et 12 à 49 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

1^{er} janvier 2008

SCHEDULE
(*Subsection 9(1)*)

ANNEXE
(*paragraphe 9(1)*)

NATIONAL EMISSIONS MARK

MARQUE NATIONALE



INDEX

Vol. 140, No. 52 — December 30, 2006

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian Environmental Assessment Agency**

Canadian Environmental Assessment Act

- Replacement Class Screening Report: Routine In-Water Works Project Along the Rideau Canal and the Trent-Severn Waterway — Public notice..... 4540

Canadian International Trade Tribunal

- Quality control, testing, inspection and technical representative services — Inquiry..... 4541

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

- *Addresses of CRTC offices — Interventions..... 4541

Decisions

- 2006-679 and 2006-680 4542

Public notices

- 2006-161 — Addition of Ariana Television and Channel-i to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis..... 4542
- 2006-162 — Addition of RTR-Planeta TV to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis..... 4543
- 2006-163 4543

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

- Notice of intent to develop a federal regulation requiring renewable fuels..... 4526
- Permit No. 4543-2-03395, amended 4524
- Permit No. 4543-2-03417 4524

Notice of Vacancies

- National Parole Board..... 4536

MISCELLANEOUS NOTICES

- ABN AMRO Bank N.V. and Wells Fargo Bank Northwest, National Association, documents deposited..... 4544
- ACE INA Life Insurance and CIGNA Life Insurance Company of Canada, assumption reinsurance agreement..... 4544
- Bank of Canada, amendments to the Bank of Canada Pension Plan (By-law No. 15) and amendments to the Bank of Canada Supplementary Pension Arrangement (By-law No. 18) 4545
- *Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), notice of intention 4547
- *Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. (The), application to establish a foreign bank branch..... 4547
- Bottles Up Corporation, surrender of charter..... 4548
- Canadian National Railway Company, documents deposited 4548
- Encana Corporation, bridge over Gote Creek, B.C. 4549
- Holcim (US) Inc., document deposited..... 4549
- Little Red River Cree Nation, three-span bridge over Garden Creek, Alta. 4549
- NRG Power Marketing Inc., documents deposited..... 4550
- Procor Limited and The R-M Trust Company, document deposited 4550
- SCOR Vie, change of name..... 4551
- Tyson Foods Inc., documents deposited 4551

PARLIAMENT**House of Commons**

- *Filing applications for private bills (First Session, Thirty-Ninth Parliament)..... 4539

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

- Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations..... 4553

INDEX

Vol. 140, n° 52 — Le 30 décembre 2006

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

ABN AMRO Bank N.V. et Wells Fargo Bank Northwest, National Association, dépôt de documents	4544
Assurance-Vie ACE INA et CIGNA du Canada compagnie d'assurance sur la vie, convention de réassurance de prise en charge	4544
*Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. (The), demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère	4547
*Banque de Tokyo-Mitsubishi UFJ (Canada), avis d'intention	4547
Banque du Canada, modifications au Régime de pension de la Banque du Canada (règlement administratif n° 15) et modifications au Régime de pension complémentaire de la Banque du Canada (règlement administratif n° 18)	4545
Bottles Up Corporation, abandon de charte	4548
Canadian National Railway Company, dépôt de documents	4548
Encana Corporation, pont au-dessus du ruisseau Gote (C.-B.)	4549
Holcim (US) Inc., dépôt de document	4549
Little Red River Cree Nation, pont à trois travées au-dessus du ruisseau Garden (Alb.)	4549
NRG Power Marketing Inc., dépôt de documents	4550
Procor Limited et The R-M Trust Company, dépôt de document	4550
SCOR Vie, changement de dénomination sociale	4551
Tyson Foods Inc., dépôt de documents	4551

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de postes vacants**

Commission nationale des libérations conditionnelles	4536
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis d'intention d'élaborer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables	4526
Permis n° 4543-2-03395, modifié	4524
Permis n° 4543-2-03417	4524

COMMISSIONS**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale Rapport d'examen préalable substitut : Ouvrages courants en milieu aquatique le long du Canal Rideau et de la voie navigable Trent-Severn — Avis public	4540
---	------

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	4541
Avis publics 2006-161 — Ajout des Ariana Television et Channel-i aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique	4542
2006-162 — Ajout de RTR-Planeta TV aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique	4543
2006-163	4543

Décisions

2006-679 et 2006-680	4542
----------------------------	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Contrôle de la qualité, essais et inspections et services de représentants techniques — Enquête	4541
---	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (première session, trente-neuvième législature)	4539
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et des véhicules récréatifs hors route	4553
--	------



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5