

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 27, 2014

OTTAWA, LE SAMEDI 27 SEPTEMBRE 2014

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 1, 2014, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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 requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 1^{er} janvier 2014 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 148, No. 39 — September 27, 2014

Government House	2440
(orders, decorations and medals)	
Government notices	2441
Parliament	
House of Commons	2447
Commissions	2448
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2452
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2454
(including amendments to existing regulations)	
Index	2574

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 148, n° 39 — Le 27 septembre 2014

Résidence du Gouverneur général	2440
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	2441
Parlement	
Chambre des communes	2447
Commissions	2448
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2452
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2454
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2575

GOVERNMENT HOUSE

(Erratum)

AWARDS TO CANADIANS

The notice published on page 2284 of the August 30, 2014, issue of the *Canada Gazette*, Part I, is hereby amended as follows:

From the Government of the Republic of France
Officer of the Order of Arts and Letters
to Ms. Chantal Pontbriand

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[39-1-o]

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

From the Government of the Kingdom of the Netherlands
Inauguration Medal (2013)
to Master Warrant Officer Daryl Wayne Corbett
Major Timothy McClure
Warrant Officer John Alexander Toth

From the Government of the United States of America
Bronze Star Medal
to Colonel Stéphane P. Boucher
Colonel Peter K. Scott
Colonel Pierre C. St-Laurent
Meritorious Service Medal
to Lieutenant-Colonel Robert G. Boucher
Major Michael E. Wells

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[39-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

(Erratum)

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

L'avis publié à la page 2284 du numéro du 30 août 2014 de la Partie I de la *Gazette du Canada* est modifié comme suit :

Du Gouvernement de la République française
Officier de l'Ordre des Arts et des Lettres
à M^{me} Chantal Pontbriand

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[39-1-o]

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

Du gouvernement du Royaume des Pays-Bas
Médaille d'inauguration (2013)
au Adjudant-maître Daryl Wayne Corbett
Major Timothy McClure
Adjudant John Alexander Toth

Du gouvernement des États-Unis d'Amérique
Médaille de l'Étoile de bronze
au Colonel Stéphane P. Boucher
Colonel Peter K. Scott
Colonel Pierre C. St-Laurent
Médaille du service méritoire
au Lieutenant-colonel Robert G. Boucher
Major Michael E. Wells

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[39-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF HEALTH****CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT**

Notice to interested parties — Order amending Part 1 of Schedule VI to the Controlled Drugs and Substances Act and regulations amending the Schedule to the Precursor Control Regulations to add alpha-phenylacetoacetonitrile

This notice provides interested stakeholders with the opportunity to comment on Health Canada's intent to add *alpha*-phenylacetoacetonitrile (APAAN) and its salts, isomers and salts of isomers to Part 1 of Schedule VI to the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) and to the Schedule to the *Precursor Control Regulations* (PCR) so that it can be controlled as a Class A precursor. Currently, APAAN is not listed on the schedules to the CDSA or the PCR.

Schedule VI to the CDSA includes both Class A and Class B precursors. Class A precursors are essential chemical compounds (e.g. 1-phenyl-2-propanone [P-2-P], pseudoephedrine) while Class B precursors are common essential reagents such as solvents, acids and bases. Class A and Class B precursors are commonly used in clandestine manufacturing processes.

APAAN is a crystalline powder used as a precursor in the illicit manufacture of P-2-P, otherwise known as benzyl methyl ketone (BMK). P-2-P, which is already regulated as a Class A precursor in Canada, is used as a precursor in the illicit synthesis of amphetamines, primarily methamphetamines. Multi-tonne shipments of APAAN intended for the clandestine production of illicit amphetamines have been seized in North America and in Europe. For example, in 2012, the Royal Canadian Mounted Police reported a seizure of 5.7 metric tonnes of APAAN with the potential to produce over \$93 million worth of methamphetamine.

In March 2014, the United Nations Commission on Narcotic Drugs voted in favour of including APAAN and its optical isomers in Table I of the *United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances of 1988* (1988 Convention). This decision was communicated to signatory parties on April 9, 2014. As a signatory to the 1988 Convention, Canada is obligated to impose similar controls on APAAN.

The CDSA is the statutory instrument through which the Government of Canada fulfills its international obligations under the 1988 Convention. The CDSA and its regulations provide a legislative framework for the control of substances that can alter mental processes, and the precursors to these substances. Both may produce harm to an individual or to society when diverted to an illicit market or use. The Act and its regulations have the dual purpose of protecting public health and maintaining public safety by balancing the need for access to these substances for legitimate industrial, medical or scientific purposes and mitigating the risks of trafficking and diversion to illicit markets and uses.

The PCR provide a licensing and permit framework authorizing licensed dealers to conduct activities with Class A or B precursors as specified on their licences. For example, only licensed dealers authorized to engage in activities with a specific Class A precursor can import, export, produce, package, sell or provide that Class A

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES**

Avis aux parties intéressées — Décret modifiant la partie 1 de l'annexe VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances et règlement modifiant l'annexe du Règlement sur les précurseurs de manière à ajouter l'alpha-phenylacetoacetonitrile

Le présent avis fournit aux intéressés l'occasion de formuler des commentaires sur l'intention de Santé Canada d'ajouter l'*alpha*-phenylacetoacetonitrile (APAAN), ses sels, ses isomères et ses sels d'isomères à la partie 1 de l'annexe VI de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDas) et à l'annexe du *Règlement sur les précurseurs* (RP) afin qu'il soit réglementé en tant précurseur de catégorie A. L'APAAN n'est actuellement pas inscrit aux annexes de la LRCDas ou du RP.

L'annexe VI de la LRCDas comprend des précurseurs de catégorie A et de catégorie B. Les précurseurs de catégorie A sont des composés chimiques essentiels (par exemple 1-phényl-2-propanone [P-2-P], pseudoéphédrine) alors que les précurseurs de catégorie B sont des réactifs essentiels courants, tels que des solvants, des acides et des bases. Les précurseurs de catégorie A et de catégorie B sont couramment utilisés dans les processus de fabrication clandestins.

L'APAAN est une poudre cristalline utilisée comme précurseur dans la fabrication illicite de P-2-P, aussi connu comme le benzyle méthyle cétone (BMC). Le P-2-P, qui est déjà réglementé comme un précurseur de catégorie A au Canada, est utilisé comme précurseur dans la synthèse illicite d'amphétamines, principalement de méthamphétamines. Des expéditions de plusieurs tonnes d'APAAN destinées à la fabrication clandestine d'amphétamines illicites ont été saisies en Amérique du Nord et en Europe. Par exemple, en 2012, la Gendarmerie royale du Canada a saisi 5,7 tonnes métriques d'APAAN qui avaient le potentiel de produire plus de 93 millions de dollars de méthamphétamine.

En mars 2014, la Commission des stupéfiants des Nations Unies a voté en faveur d'inclure l'APAAN et ses isomères optiques au tableau I de la *Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988* (Convention de 1988). Cette décision a été communiquée aux parties signataires le 9 avril 2014. À titre de signataire de la Convention de 1988, le Canada doit adopter des contrôles similaires concernant l'APAAN.

La LRCDas est le texte réglementaire par l'entremise duquel le gouvernement du Canada s'acquitte de ses obligations internationales aux termes de la Convention de 1988. La LRCDas et ses règlements connexes offrent un cadre législatif pour le contrôle de substances qui peuvent altérer les processus mentaux, ainsi que les précurseurs de ces substances. Les deux peuvent nuire à une personne ou à la société lorsqu'ils sont détournés vers un marché ou un usage illicite. La Loi et ses règlements connexes protègent la santé publique et maintiennent la sécurité publique en conciliant le besoin d'avoir accès à ces substances à des fins industrielles, médicales ou scientifiques légitimes et en réduisant les risques de trafic et de détournement vers des marchés et des usages illicites.

Le RP fournit un cadre d'octroi de licences et de permis autorisant les distributeurs autorisés à réaliser des activités avec des précurseurs de catégorie A ou B, tel qu'il est précisé sur leurs licences. Par exemple, seuls les distributeurs autorisés à s'engager dans des activités avec un précurseur de catégorie A particulier peuvent

precursor. As APAAN itself is not currently known to be used for any legitimate industrial, medical or scientific purpose, it is proposed that it be listed on the schedule to the PCR so that it can be controlled like other Class A precursors, such as P-2-P. This will also ensure the control of activities with this substance in Canada in the future.

Scheduling under the CDSA will provide law enforcement agencies with the authority to take action against activities that are not in accordance with the CDSA. The maximum penalty for indictable offences with respect to substances in Schedule VI is imprisonment for a term not exceeding 10 years.

In summary, this proposal aims to better protect the health and safety of Canadians by helping to mitigate the risks of the trafficking and diversion of APAAN and its related substances in the illicit production of controlled substances while also fulfilling Canada's international obligations under the 1988 Convention.

The publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, begins a 30-day comment period. For any enquiries or comments on this notice, please contact Louise Lazar, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Health Canada, Main Statistics Canada Building, Address Locator 0302A, 150 Tunney's Pasture Driveway, Ottawa, Ontario K1A 0T6, OCS_regulatorypolicy-BSC_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca (email).

SUZY McDONALD

*Associate Director General
Controlled Substances and Tobacco Directorate*

[39-1-o]

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Fredericton Police Force as a fingerprint examiner:

Anthony Coady

Ottawa, September 15, 2014

KATHY THOMPSON

*Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch*

[39-1-o]

importer, exporter, produire, emballer, vendre ou fournir ce précurseur de catégorie A. Puisque l'APAAN n'est pas actuellement connu pour être utilisé à une fin industrielle, médicale ou scientifique légitime, il est proposé de l'inscrire à l'annexe du RP afin qu'il puisse être contrôlé comme d'autres précurseurs de catégorie A, tels que le P-2-P. Cela assurera à l'avenir le contrôle des activités avec cette substance au Canada.

L'inscription à l'annexe de la LRCDas confèrera aux organismes d'application de la loi le pouvoir de prendre des mesures contre les activités qui ne sont pas conformes à la LRCDas. La peine maximale pour les actes criminels concernant les substances inscrites à l'annexe VI est l'emprisonnement pour une durée maximale de 10 ans.

En résumé, le projet vise à protéger la santé et la sécurité des Canadiens en contribuant à réduire les risques de trafic et de détournement de l'APAAN et des substances connexes vers la fabrication illicite de substances, tout en respectant les obligations internationales du Canada aux termes de la Convention de 1988.

La publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* marque le début d'une période de commentaires de 30 jours. Pour toute question ou tout commentaire au sujet du présent avis, veuillez communiquer avec Louise Lazar, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Santé Canada, Immeuble principal de Statistique Canada, indice de l'adresse : 0302A, 150, promenade Tunney's Pasture, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, OCS_regulatorypolicy-BSC_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca (courriel).

La directrice générale déléguée

Direction des substances contrôlées et de la lutte au tabagisme
SUZY McDONALD

[39-1-o]

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

CODE CRIMINEL

Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination de la personne suivante de la force policière de Fredericton à titre de préposé aux empreintes digitales :

Anthony Coady

Ottawa, le 15 septembre 2014

La sous-ministre adjointe

*Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime*
KATHY THOMPSON

[39-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY
PREPAREDNESS****CRIMINAL CODE***Revocation of designation as fingerprint examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Victoria Police Department as a fingerprint examiner:

Douglas E. Abrahamson

Ottawa, September 15, 2014

KATHY THOMPSON
*Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch*

[39-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE****CODE CRIMINEL***Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes
digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination de la personne suivante du service de police de Victoria à titre de préposé aux empreintes digitales :

Douglas E. Abrahamson

Ottawa, le 15 septembre 2014

*La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime*
KATHY THOMPSON

[39-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT**CANADA MARINE ACT***Trois-Rivières Port Authority — Supplementary letters patent***BY THE MINISTER OF TRANSPORT**

WHEREAS letters patent were issued by the Minister of Transport (“Minister”) for the Trois-Rivières Port Authority (“Authority”), under the authority of the *Canada Marine Act* (“Act”), effective May 1, 1999;

WHEREAS Schedule C of the letters patent sets out the immovables, other than federal immovables, held or occupied by the Authority;

WHEREAS pursuant to subsection 46(2.1) of the Act, the Authority wishes to acquire the immovables known and described as being lots 1 019 096, 1 019 097, and 1 019 098 of the cadastre of Quebec (“Immovables”) from the Succession of Yvon Chauvette;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister issue supplementary letters patent to set out the Immovables in Schedule C of the letters patent;

AND WHEREAS the Minister is satisfied that the amendment to the letters patent is consistent with the Act;

NOW THEREFORE, pursuant to subsection 9(1) of the Act, the letters patent are amended as follows:

1. Schedule C of the letters patent is amended by adding the following at the end of that Schedule:

Lot Number	Description
1 019 096	An immovable known and designated as being lot 1 019 096 of the cadastre of Quebec, registration division of Trois-Rivières, city of Trois-Rivières, as described in the certificate of location and shown on the accompanying plan prepared March 21, 2014 under number 18012 of the minutes of Jean Châteauneuf, land surveyor, containing an area of 109.2 m ² .
1 019 097	An immovable known and designated as being lot 1 019 097 of the cadastre of Quebec, registration division of Trois-Rivières, city of Trois-Rivières, as described in the certificate of location and shown on the accompanying plan prepared March 21, 2014 under number 18013 of the minutes of Jean Châteauneuf, land surveyor, containing an area of 109.3 m ² .

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI MARITIME DU CANADA***Administration portuaire de Trois-Rivières — Lettres patentes
supplémentaires***PAR LA MINISTRE DES TRANSPORTS**

ATTENDU QUE des lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») à l’Administration portuaire de Trois-Rivières (« l’Administration »), en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), prenant effet le 1^{er} mai 1999;

ATTENDU QUE l’annexe « C » des lettres patentes précise les immeubles, autres que les immeubles fédéraux, que l’Administration occupe ou détient;

ATTENDU QUE, en vertu du paragraphe 46(2.1) de la Loi, l’Administration souhaite acquérir les immeubles connus et désignés comme étant les lots 1 019 096, 1 019 097 et 1 019 098 du cadastre du Québec (« Immeubles ») de la Succession d’Yvon Chauvette;

ATTENDU QUE le conseil d’administration de l’Administration a demandé à la ministre de délivrer des lettres patentes supplémentaires qui précisent les Immeubles à l’annexe « C » des lettres patentes;

ATTENDU QUE la ministre est convaincue que la modification aux lettres patentes est compatible avec la Loi,

À CES CAUSES, en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, les lettres patentes sont modifiées comme suit :

1. L’annexe « C » des lettres patentes est modifiée par adjonction, à la fin de la liste qui y figure, de ce qui suit :

Numéro de lot	Description
1 019 096	Un immeuble connu et désigné comme étant le lot 1 019 096 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Trois-Rivières, ville de Trois-Rivières, tel que décrit au certificat de localisation et montré sur le plan l’accompagnant préparés le 21 mars 2014 sous le numéro 18012 des minutes de Jean Châteauneuf, arpenteur-géomètre, contenant en superficie 109,2 m ² .
1 019 097	Un immeuble connu et désigné comme étant le lot 1 019 097 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Trois-Rivières, ville de Trois-Rivières, tel que décrit au certificat de localisation et montré sur le plan l’accompagnant préparés le 21 mars 2014 sous le numéro 18013 des minutes de Jean Châteauneuf, arpenteur-géomètre, contenant en superficie 109,3 m ² .

Lot Number	Description
1 019 098	An immovable known and designated as being lot 1 019 098 of the cadastre of Quebec, registration division of Trois-Rivières, city of Trois-Rivières, as described in the certificate of location and shown on the accompanying plan prepared March 21, 2014 under number 18014 of the minutes of Jean Châteauneuf, land surveyor, containing an area of 407.3 m ² .

2. These supplementary letters patent take effect on the date of registration in the Land Register of Quebec, Registration Division of Trois-Rivières, of the deed of sale evidencing the transfer of the Immovable from the Succession of Yvon Chauvette to the Authority.

ISSUED under my hand this 4th day of September, 2014.

The Honourable Lisa Raitt, P.C., M.P.
Minister of Transport

[39-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

ASSESSMENT OF PENSION PLANS REGULATIONS

Basic rate

Notice is hereby given, in accordance with section 5 of the *Assessment of Pension Plans Regulations*, that the Superintendent of Financial Institutions sets the basic rate, established pursuant to section 4 of the said Regulations, at \$10.00 for the Office year beginning on April 1, 2015. In accordance with subsection 2(2) of the said Regulations, this rate applies to plans with a year-end between October 1, 2014, and September 30, 2015, and for newly established plans filing for registration on or after April 1, 2015.

September 9, 2014

MARK ZELMER
Deputy Superintendent

[39-1-o]

Numéro de lot	Description
1 019 098	Un immeuble connu et désigné comme étant le lot 1 019 098 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Trois-Rivières, ville de Trois-Rivières, tel que décrit au certificat de localisation et montré sur le plan l'accompagnant préparés le 21 mars 2014 sous le numéro 18014 des minutes de Jean Châteauneuf, arpenteur-géomètre, contenant en superficie 407,3 m ² .

2. Les présentes lettres patentes supplémentaires prennent effet à la date de publication au Registre foncier du Québec, circonscription foncière de Trois-Rivières, de l'acte de vente attestant le transfert de l'Immeuble de la Succession d'Yvon Chauvette à l'Administration.

DÉLIVRÉES sous mon seing le 4^e jour de septembre 2014.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

[39-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

RÈGLEMENT SUR LES COTISATIONS DES RÉGIMES DE RETRAITE

Taux de base

Avis est par les présentes donné, en vertu de l'article 5 du *Règlement sur les cotisations des régimes de retraite*, que le surintendant des institutions financières fixe le taux de base établi conformément à l'article 4 dudit règlement à 10,00 \$ pour l'année administrative commençant le 1^{er} avril 2015. En vertu du paragraphe 2(2) dudit règlement, ce taux s'applique aux régimes dont l'exercice se termine entre le 1^{er} octobre 2014 et le 30 septembre 2015 et à ceux qui présentent une demande d'agrément à compter du 1^{er} avril 2015.

Le 9 septembre 2014

Le surintendant adjoint
MARK ZELMER

[39-1-o]

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at August 31, 2014

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits	7.5	Bank notes in circulation	67,522.4
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements	—	Government of Canada	22,038.9
Advances to members of the Canadian Payments Association	—	Members of the Canadian Payments Association	150.4
Advances to governments	—	Other deposits	<u>1,152.5</u>
Other receivables	<u>3.7</u>		23,341.8
	3.7	Liabilities in foreign currencies	
Investments		Government of Canada	—
Treasury bills of Canada	22,871.7	Other	<u>—</u>
Government of Canada bonds	68,133.2		—
Other investments	<u>346.6</u>	Other liabilities	
	91,351.5	Securities sold under repurchase agreements	—
Property and equipment	246.7	Other liabilities	<u>550.6</u>
Intangible assets	44.7		550.6
Other assets	<u>199.3</u>		<u>91,414.8</u>
	91,853.4	Equity	
	<u>91,853.4</u>	Share capital	5.0
		Statutory and special reserves	125.0
		Available-for-sale reserve	308.6
		Actuarial gains reserve	—
		Retained earnings	<u>—</u>
			438.6
			<u>91,853.4</u>

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

Ottawa, September 17, 2014

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

Ottawa, September 17, 2014

CARMEN VIERULA
Chief Accountant and Chief Financial Officer

STEPHEN S. POLOZ
Governor

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 31 août 2014

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....	7,5	Billets de banque en circulation.....	67 522,4
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente.....	—	Gouvernement du Canada	22 038,9
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements.....	—	Membres de l'Association canadienne des paiements	150,4
Avances aux gouvernements	—	Autres dépôts.....	<u>1 152,5</u>
Autres créances.....	<u>3,7</u>		23 341,8
	3,7	Passif en devises étrangères	
Placements		Gouvernement du Canada	—
Bons du Trésor du Canada.....	22 871,7	Autre	<u>—</u>
Obligations du gouvernement du Canada	68 133,2	Autres éléments de passif	
Autres placements	<u>346,6</u>	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—
	91 351,5	Autres éléments de passif	<u>550,6</u>
			550,6
Immobilisations corporelles.....	246,7		<u>91 414,8</u>
Actifs incorporels.....	44,7	Capitaux propres	
Autres éléments d'actif	<u>199,3</u>	Capital-actions.....	5,0
		Réserve légale et réserve spéciale	125,0
		Réserve d'actifs disponibles à la vente.....	308,6
		Réserve pour gains actuariels	—
		Bénéfices non répartis	<u>—</u>
			438,6
	<u>91 853,4</u>		<u>91 853,4</u>

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

Ottawa, le 17 septembre 2014

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

Ottawa, le 17 septembre 2014

Le comptable en chef et chef des finances
CARMEN VIERULA

Le gouverneur
STEPHEN S. POLOZ

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

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

Deuxième session, quarante et unième 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 19 octobre 2013.

Pour de plus amples 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 INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****DETERMINATION***Oil country tubular goods*

Notice is hereby given that, on September 19, 2014, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal determined that there was evidence that disclosed a reasonable indication that the dumping of oil country tubular goods, which are casing, tubing and green tubes made of carbon or alloy steel, welded or seamless, heat-treated or not heat-treated, regardless of end finish, having an outside diameter from 2 3/8 inches to 13 3/8 inches (60.3 mm to 339.7 mm), meeting or supplied to meet American Petroleum Institute (API) specification 5CT or equivalent and/or enhanced proprietary standards, in all grades, excluding drill pipe, pup joints, couplings, coupling stock and stainless steel casing, tubing or green tubes containing 10.5% or more by weight of chromium, originating in or exported from Chinese Taipei, the Republic of India, the Republic of Indonesia, the Republic of the Philippines, the Republic of Korea, the Kingdom of Thailand, the Republic of Turkey, Ukraine and the Socialist Republic of Vietnam and the subsidizing of the above-mentioned goods originating in or exported from the Republic of India, the Republic of Indonesia, the Republic of the Philippines, the Republic of Korea, the Kingdom of Thailand, the Republic of Turkey, Ukraine and the Socialist Republic of Vietnam, had caused injury or were threatening to cause injury to the domestic industry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2014-002).

Ottawa, September 19, 2014

[39-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Professional, administrative and management support services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2014-026) from TRADPARL, of Gatineau, Quebec, concerning a procurement (Solicitation No. EN966-140305/D) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC). The solicitation is for translation services. 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 made a decision on September 12, 2014, to conduct an inquiry into the complaint.

TRADPARL alleges that its bid was incorrectly found non-compliant by reason of an erroneous interpretation by PWGSC of a requirement of the request for supply arrangement and that it has not received a clear explanation of the reason for which its bid was found non-compliant.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, 333 Laurier Avenue West,

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****DÉCISION***Fournitures tubulaires pour puits de pétrole*

Avis est donné par la présente que, le 19 septembre 2014, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a déterminé que les éléments de preuve indiquaient, de façon raisonnable, que le dumping des fournitures tubulaires pour puits de pétrole, qui sont des caissons, des tubages et des tubes verts faits d'acier au carbone ou allié, soudées ou sans soudure, traitées thermiquement ou non, peu importe la finition des extrémités, d'un diamètre extérieur de 2 3/8 à 13 3/8 po (de 60,3 à 339,7 mm), conformes ou appelées à se conformer à la norme 5CT de l'American Petroleum Institute (API) ou à une norme équivalente ou une norme exclusive améliorée, de toutes les nuances, à l'exception des tuyaux de forage, des tubes courts, des manchons, des tubes sources pour manchons et les caissons en acier inoxydable, des tubages ou des tubes verts contenant 10,5 % ou plus d'équivalents en poids de chrome, originaires ou exportées du Taipei chinois, de la République de l'Inde, de la République d'Indonésie, de la République des Philippines, de la République de Corée, du Royaume de Thaïlande, de la République de Turquie, d'Ukraine et de la République socialiste du Vietnam, et le subventionnement des marchandises susmentionnées originaires ou exportées de la République de l'Inde, de la République d'Indonésie, de la République des Philippines, de la République de Corée, du Royaume de Thaïlande, de la République de Turquie, d'Ukraine et de la République socialiste du Vietnam avaient causé un dommage ou menaçaient de causer un dommage à la branche de production nationale (enquête préliminaire de dommage n° PI-2014-002).

Ottawa, le 19 septembre 2014

[39-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2014-026) déposée par TRADPARL, de Gatineau (Québec), concernant un marché (invitation n° EN966-140305/D) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). L'invitation porte sur la prestation de services de traduction. 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, le 12 septembre 2014, d'enquêter sur la plainte.

TRADPARL allègue que sa soumission a été incorrectement déclarée non conforme en raison d'une interprétation erronée par TPSGC d'une exigence de la demande pour un arrangement en matière d'approvisionnement et qu'elle n'a pas reçu une explication claire du motif pour lequel sa soumission a été déclarée non conforme.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue

15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, September 15, 2014

Ottawa, le 15 septembre 2014

DANIEL PETIT
Presiding Member

Membre président
DANIEL PETIT

[39-1-o]

[39-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

PART 1 APPLICATIONS

DEMANDES DE LA PARTIE 1

The following applications were posted on the Commission's Web site between 12 September 2014 and 18 September 2014:

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 12 septembre 2014 et le 18 septembre 2014 :

Trafalgar Broadcasting Limited
Oakville, Ontario
2014-0932-6
Technical change for CJYE-DR-2
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 20 October 2014

Trafalgar Broadcasting Limited
Oakville (Ontario)
2014-0932-6
Modification technique pour CJYE-DR-2
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 20 octobre 2014

Trafalgar Broadcasting Limited
Mississauga, Ontario
2014-0934-2
Technical changes for CJMR-DR-2
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 17 October 2014

Trafalgar Broadcasting Limited
Mississauga (Ontario)
2014-0934-2
Modifications techniques pour CJMR-DR-2
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 17 octobre 2014

Hubbard Broadcasting Inc
Minneapolis, Minnesota
2014-0938-4
Deletion of the service KSTP-TV from the *List of non-Canadian programming services authorized for distribution*
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 16 October 2014

Hubbard Broadcasting Inc
Minneapolis (Minnesota)
2014-0938-4
Suppression du service KSTP-TV de la *Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution*
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 16 octobre 2014

Golden West Broadcasting Ltd.
Kindersley, Saskatchewan
2014-0929-3
Technical changes for CKVX-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: 16 October 2014

Golden West Broadcasting Ltd.
Drumheller, Alberta
2014-0889-9
Amendment of a condition of licence for CHOO-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: 14 October 2014

[39-1-o]

Golden West Broadcasting Ltd.
Kindersley (Saskatchewan)
2014-0929-3
Modifications techniques pour CKVX-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 16 octobre 2014

Golden West Broadcasting Ltd.
Drumheller (Alberta)
2014-0889-9
Modification d'une condition de licence de CHOO-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 14 octobre 2014

[39-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

2014-475 *15 September 2014*

Blackgold Broadcasting Inc.
Spruce Grove and Stony Plain, Alberta

Approved — Application for a broadcasting licence to operate an
English-language commercial FM radio station to serve Spruce
Grove and Stony Plain.

GoldenWest Broadcasting Ltd.
Spruce Grove, Alberta

Denied — Application for a broadcasting licence to operate an
English-language commercial FM radio station to serve Spruce
Grove.

2014-477 *15 September 2014*

Antoine Karam, on behalf of a corporation to be incorporated
Halifax, Nova Scotia

Denied — Application for a broadcasting licence to operate a com-
mercial specialty ethnic FM radio station in Halifax, Nova Scotia.

2014-478 *15 September 2014*

Touch Canada Broadcasting (2006) Inc. (the general partner)
and C.R.A. Investments Ltd. (the limited partner), carrying on
business as Touch Canada Broadcasting Limited Partnership
Calgary, Alberta

Approved — Application to operate an English-language commer-
cial AM radio station in Calgary, Alberta.

2014-479 *15 September 2014*

Corporation de Radio Kushapetsheken Apetuamiss Uashat
Maliotenam, Quebec

Approved — Application to change the authorized contours of the
Type B Native radio station CKAU-FM Maliotenam.

2014-482 *18 September 2014*

Groupe Radio Antenne 6 inc.
Alma, Quebec

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the
French-language commercial radio station CKYK-FM Alma.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

2014-475 *Le 15 septembre 2014*

Blackgold Broadcasting Inc.
Spruce Grove et Stony Plain (Alberta)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffu-
sion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de
langue anglaise devant desservir Spruce Grove et Stony Plain.

Golden West Broadcasting Ltd.
Spruce Grove (Alberta)

Refusé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion
afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue
anglaise devant desservir Spruce Grove.

2014-477 *Le 15 septembre 2014*

Antoine Karam, au nom d'une société devant être constituée
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Refusé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion
afin d'exploiter une station de radio FM commerciale spécialisée à
caractère ethnique à Halifax (Nouvelle-Écosse).

2014-478 *Le 15 septembre 2014*

Touch Canada Broadcasting (2006) Inc. (l'associé commandité)
et C.R.A. Investments Ltd. (l'associé commanditaire), faisant
affaires sous le nom de Touch Canada Broadcasting Limited
Partnership
Calgary (Alberta)

Approuvé — Demande afin d'exploiter une station de radio AM
commerciale de langue anglaise à Calgary (Alberta).

2014-479 *Le 15 septembre 2014*

Corporation de Radio Kushapetsheken Apetuamiss Uashat
Maliotenam (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayon-
nement autorisé de la station de radio autochtone de type B
CKAU-FM Maliotenam.

2014-482 *Le 18 septembre 2014*

Groupe Radio Antenne 6 inc.
Alma (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffu-
sion de la station de radio de langue française CKYK-FM Alma.

2014-483

18 September 2014

Dufferin Communications Inc.
Hudson/Saint-Lazare, Quebec

Approved — Application to change the authorized contours of the English-language commercial radio station CHSV-FM Hudson/Saint-Lazare.

2014-484

18 September 2014

8504652 Canada Inc.
Across Canada

Approved — Application to amend the condition of licence for *Séries+* relating to expenditures on original French-language production by increasing the required expenditures by \$750,000 over three years.

[39-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Kirkoski, Randolph Bernard)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Randolph Bernard Kirkoski, Firearms Officer (PM-3), British Columbia and Yukon Firearms Regulatory Services Directorate, Royal Canadian Mounted Police, Summerland, British Columbia, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the City of Penticton, British Columbia, in the municipal election to be held on November 15, 2014.

September 16, 2014

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[39-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Uhres, François)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to François Uhres, Citizen Service Officer (PM-1), Service Canada, Department of Employment and Social Development, Winnipeg, Manitoba, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 3, for the Rural Municipality of Rosser, Manitoba, in the municipal election to be held on October 22, 2014.

September 16, 2014

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[39-1-o]

2014-483

Le 18 septembre 2014

Dufferin Communications Inc.
Hudson/Saint-Lazare (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio commerciale de langue anglaise CHSV-FM Hudson/Saint-Lazare.

2014-484

Le 18 septembre 2014

8504652 Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue de modifier la condition de licence de *Séries+* relative aux dépenses en matière de production originale de langue française en augmentant les dépenses obligatoires de 750 000 \$ sur trois ans.

[39-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Kirkoski, Randolph Bernard)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Randolph Bernard Kirkoski, préparé aux armes à feu (PM-3), Direction des Services de réglementation sur les armes à feu de la Colombie-Britannique et du Yukon, Gendarmerie royale du Canada, Summerland (Colombie-Britannique), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, pour tenter d'être choisi, et être, candidat, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseiller et de maire suppléant de la Ville de Penticton (Colombie-Britannique), à l'élection municipale prévue pour le 15 novembre 2014.

Le 16 septembre 2014

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[39-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Uhres, François)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à François Uhres, agent de services aux citoyens (PM-1), Service Canada, ministère de l'Emploi et du Développement social, Winnipeg (Manitoba), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter de devenir, et être, candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, quartier 3, de la Municipalité rurale de Rosser (Manitoba), à l'élection municipale prévue pour le 22 octobre 2014.

Le 16 septembre 2014

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[39-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**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, that is a wholly owned subsidiary of Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc., intends to apply to the Minister of Finance of Canada for an order permitting it to establish a branch in Canada to carry on the business of banking. The branch will carry on business 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 November 3, 2014.

The publication of this notice must not be construed as evidence that an order will be issued to establish the foreign bank branch. The granting of the order will be dependent upon the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

September 12, 2014

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

[37-4-o]

**HSBC TRUST COMPANY (CANADA) /
SOCIÉTÉ DE FIDUCIE HSBC (CANADA)****HSBC LOAN CORPORATION (CANADA) /
SOCIÉTÉ DE PRÊTS HSBC (CANADA)****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of subsection 233(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that HSBC Trust Company (Canada) / Société de fiducie HSBC (Canada), having its head office at Vancouver, British Columbia, and HSBC Loan Corporation (Canada) / Société de prêts HSBC (Canada), having its head office at Vancouver, British Columbia, both wholly owned subsidiaries of HSBC Bank Canada, intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after October 13, 2014, for letters patent of amalgamation, effective on January 1, 2015, continuing them as one company under the name HSBC Trust Company (Canada) in English and Société de fiducie HSBC (Canada) in French.

September 20, 2014

HSBC TRUST COMPANY (CANADA) /
SOCIÉTÉ DE FIDUCIE HSBC (CANADA)HSBC LOAN CORPORATION (CANADA) /
SOCIÉTÉ DE PRÊTS HSBC (CANADA)

[38-4-o]

AVIS DIVERS**THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.****DEMANDE D'OUVERTURE D'UNE SUCCURSALE DE
BANQUE ÉTRANGÈRE**

Avis est donné par les présentes en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques* que The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd., banque étrangère qui a son siège social à Tokyo, au Japon, et qui est une filiale en propriété exclusive de Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc., a l'intention de demander au ministre des Finances du Canada de prendre un arrêté l'autorisant à ouvrir une succursale au Canada pour y exercer des activités bancaires. La succursale exercera ses activités au Canada sous la dénomination 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 3 novembre 2014.

La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une indication que l'arrêté autorisant l'ouverture de la succursale de banque étrangère sera pris. La prise de l'arrêté dépendra du résultat du processus d'examen de la demande prévu par la *Loi sur les banques* et du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

Le 12 septembre 2014

THE BANK OF TOKYO-MITSUBISHI UFJ, LTD.

[37-4-o]

**SOCIÉTÉ DE FIDUCIE HSBC (CANADA) /
HSBC TRUST COMPANY (CANADA)****SOCIÉTÉ DE PRÊTS HSBC (CANADA) /
HSBC LOAN CORPORATION (CANADA)****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, aux termes des dispositions du paragraphe 233(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que Société de fiducie HSBC (Canada) / HSBC Trust Company (Canada), dont le siège social est situé à Vancouver (Colombie-Britannique) et Société de prêts HSBC (Canada) / HSBC Loan Corporation (Canada), dont le siège social est situé à Vancouver (Colombie-Britannique), deux filiales en propriété exclusive de Banque HSBC Canada, prévoient demander conjointement au ministre des Finances, à compter du 13 octobre 2014, des lettres patentes de fusion, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2015, les fusionnant en une seule et même société sous la dénomination de Société de fiducie HSBC (Canada) en français et HSBC Trust Company (Canada) en anglais.

Le 20 septembre 2014

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE HSBC (CANADA) /
HSBC TRUST COMPANY (CANADA)SOCIÉTÉ DE PRÊTS HSBC (CANADA) /
HSBC LOAN CORPORATION (CANADA)

[38-4-o]

NORTH SHORE OYSTER CO. INC.**PLANS DEPOSITED**

North Shore Oyster Co. Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigation Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under paragraph 5(6)(b) of the said Act, North Shore Oyster Co. Inc. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Queens County, at the Jones Building, 11 Kent Street, Charlottetown, Prince Edward Island, under deposit No. 38175, a description of the site and plans for proposed aquaculture facility No. OB-9488-L, in Conway Narrows, Prince County, Prince Edward Island.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigation Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 42, Moncton, New Brunswick E1C 8K6. 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 the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Bayview, September 18, 2014

JASON HANDRAHAN

[39-1-o]

**THE SOVEREIGN ORDER OF ST. JOHN OF
JERUSALEM, KNIGHTS HOSPITALLER — PRIORY OF
EASTERN CANADA**

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that The Sovereign Order of St. John of Jerusalem, Knights Hospitaller — Priory of Eastern Canada intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

September 16, 2014

DONALD LONGWORTH MACDONALD

Secretary

[39-1-o]

NORTH SHORE OYSTER CO. INC.**DÉPÔT DE PLANS**

La société North Shore Oyster Co. Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès de la ministre des Transports en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La North Shore Oyster Co. Inc. a, en vertu de l'alinéa 5(6)b) de ladite loi, déposé auprès de la ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Queens, situé à l'édifice Jones Building, 11, rue Kent, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 38175, une description de l'emplacement et les plans de l'installation aquacole n° OB-9488-L que l'on propose de construire dans le passage Conway, dans le comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection de la navigation, Transports Canada, Case postale 42, Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Bayview, le 18 septembre 2014

JASON HANDRAHAN

[39-1]

**THE SOVEREIGN ORDER OF ST. JOHN OF
JERUSALEM, KNIGHTS HOSPITALLER — PRIORY OF
EASTERN CANADA**

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que The Sovereign Order of St. John of Jerusalem, Knights Hospitaller — Priory of Eastern Canada demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 16 septembre 2014

Le secrétaire

DONALD LONGWORTH MACDONALD

[39-1-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'	
Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	2455	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).....	2455
Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations	2520	Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence.....	2520
Finance, Dept. of		Finances, min. des	
Regulations Amending Certain Regulations Relating to Pensions.....	2531	Règlement modifiant certains règlements sur les pensions.....	2531

Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

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.)

Executive summary

Issues: The operation of vehicles is a major source of smog-forming air pollutants, which are linked to premature deaths as well as other important adverse health and environmental effects. The Government of Canada is proposing to take further steps to address the sulphur content of gasoline and air pollutant emissions from cars and trucks to help ensure cleaner air for Canadians.

Description: The proposed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* (the proposed SiGR Amendments) and the proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the proposed ORVEER Amendments) would align with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) Tier 3 standards, which include lower limits on the sulphur content of gasoline and stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles beginning with the 2017 model year. Consequential amendments are also proposed to two other vehicle emission regulations made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) to simplify the requirements regarding information to be submitted for vehicle importation into Canada in order to ensure consistency with proposed amendments to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (ORVEER).

Cost-benefit statement: By 2030, the proposed SiGR and ORVEER Amendments (collectively referred to as the proposed Amendments) are expected to result in cumulative health and environmental benefits of \$7.3 billion, fuel and vehicle costs of \$2.6 billion, and net benefits for Canadians of \$4.7 billion, representing a benefit-to-cost ratio of almost 3:1. The proposed Amendments would add production costs to the Canadian fuel refining and vehicle manufacturing and importing sectors. The average gasoline production costs would be expected to increase by about 0.2 cents per litre, while the average vehicle

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

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.)

Résumé

Enjeux : L'utilisation de véhicules est une source considérable de polluants atmosphériques contribuant au smog, qui sont mis en cause pour des décès prématurés ainsi qu'à d'autres effets néfastes sur la santé et l'environnement. Le gouvernement du Canada propose des mesures supplémentaires pour s'attaquer à la teneur en soufre de l'essence et aux polluants émanant des voitures et des camions, pour veiller à ce que l'air soit plus pur pour les Canadiens.

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* (les modifications proposées au RSE) et le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (les modifications proposées au RÉVRM) seraient harmonisés avec les normes de niveau 3 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, qui comportent des limites plus rigoureuses pour la teneur en soufre de l'essence et des limites plus strictes pour les émissions de polluants atmosphériques des nouveaux véhicules à passagers, des camionnettes et de certains véhicules lourds, à partir de l'année de modèle 2017. On propose également d'apporter des modifications corrélatives à deux autres règlements sur les émissions des véhicules pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] afin de simplifier les exigences concernant les renseignements à soumettre pour l'importation des véhicules au Canada et de faire en sorte que les dispositions semblables s'harmonisent avec les modifications proposées au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (RÉVRM).

Énoncé des coûts et avantages : D'ici 2030, les projets de modifications des RSE et RÉVRM (appelés collectivement les modifications proposées) devraient procurer des avantages cumulatifs pour la santé et l'environnement se chiffrant à 7,3 milliards de dollars, à des coûts afférents au carburant et aux véhicules de 2,6 milliards de dollars et à des avantages nets pour les Canadiens de 4,7 milliards de dollars. Ceci représente un ratio coûts-avantages de presque 3:1. Les modifications proposées entraîneraient des coûts de production plus élevés pour les secteurs canadiens du raffinage de carburants et de la

production costs would be expected to increase by about \$70 per new vehicle when the proposed emission standards reach full stringency. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. Between 2017 and 2030, air quality improvements resulting from the proposed Amendments are expected to prevent about 1 400 premature deaths, nearly 200 000 days of asthma symptoms and 2.8 million days of acute respiratory problems related to air pollution.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed SiGR Amendments would introduce annualized average administrative costs to the gasoline producing and importing sector of about \$5,700, or \$350 per business, while the proposed ORVEER Amendments would introduce annualized average administrative costs to the vehicle manufacturing and importing sector of about \$68,000, or \$1,500 per business. The small business lens would not apply to the proposed Amendments as the impacted communities would consist of medium and large businesses only.

Domestic and international coordination and cooperation: Maintaining alignment with U.S. fuel quality standards and air pollutant emission standards for vehicles and engines is consistent with the objectives of the Canada–U.S. Air Quality Agreement (AQA), the Government of Canada’s Clean Air Regulatory Agenda and the Canada–United States Regulatory Cooperation Council (RCC).

fabrication et de l’importation de véhicules. Le coût de production moyen de l’essence devrait augmenter d’environ 0,2 cent le litre, tandis que le coût de production moyen d’un véhicule devrait s’accroître d’environ 70 \$ par nouveau véhicule lorsque les normes d’émissions proposées atteindront leur pleine rigueur. Une partie de ces coûts sera probablement transmise aux consommateurs. Entre 2017 et 2030, les améliorations de la qualité de l’air résultant des modifications proposées devraient prévenir quelque 1 400 décès prématurés, près de 200 000 jours de symptômes d’asthme et 2,8 millions de jours de problèmes respiratoires aigus imputables à la pollution atmosphérique.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Les modifications proposées au RSE introduiraient des coûts moyens annualisés pour le secteur de la production et de l’importation d’essence d’environ 5 700 \$, soit 350 \$ par entreprise, tandis que les modifications proposées au RÉVRM introduiraient des coûts d’administration moyens annualisés pour le secteur de la fabrication et de l’importation de véhicules d’environ 68 000 \$, soit 1 500 \$ par entreprise. La lentille des petites entreprises ne s’appliquerait pas aux modifications proposées, car la collectivité affectée ne serait composée que de moyennes et de grandes entreprises.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Le maintien de l’harmonisation avec les normes américaines sur la qualité des carburants et les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les moteurs concorde avec les objectifs de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air, du Programme de réglementation de la qualité de l’air du gouvernement et du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation (CCR).

Background

Under the Canada–U.S. Air Quality Agreement (AQA), there is a history of aligning air pollutant emission standards for vehicles and fuels as a means of reducing trans-boundary air pollution. The 2000 Ozone Annex to the AQA included specific obligations for Canada to align with U.S. emission standards for on-road vehicles and engines.¹ Since 2003, Environment Canada has introduced a range of vehicle, engine and fuel regulations in alignment with corresponding U.S. Environmental Protection Agency (EPA) standards. In addition, in 2011, Prime Minister Harper and President Obama announced the establishment of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council (RCC) to work towards better alignment of regulatory approaches between the two countries in a broad range of sectors, including vehicle emissions.

The *Sulphur in Gasoline Regulations*² (SiGR) published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 23, 1999, limited sulphur in gasoline to an annual average level of 30 milligrams per kilogram (mg/kg), or 30 parts per million (ppm), with a never-to-be-exceeded limit of 80 ppm, beginning in 2005. The SiGR also included a simpler default option of a 40 ppm batch limit, with minimal administrative requirements. The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*³ (ORVEER) published in the *Canada Gazette*, Part II, on January 1, 2003, established more stringent national emission standards for on-road vehicles and engines beginning with the 2004 model year. The emission standards applicable to light-duty vehicles and trucks are commonly known as the “Tier 2” standards.

¹ Canada–U.S. Air Quality Agreement — Ozone Annex (2000). Available at www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=FA26FE79-1.

² Available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-99-236>.

³ Available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-2>.

Contexte

Dans le cadre de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air (AQA), on a depuis longtemps harmonisé les normes sur les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les carburants comme moyen de réduire la pollution atmosphérique transfrontalière. L’Annexe sur l’ozone (2000) de l’AQA comportait des obligations particulières imposant au Canada l’harmonisation avec les normes américaines sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs¹. Depuis 2003, Environnement Canada a introduit un ensemble de règlements sur les véhicules, les moteurs et les carburants, harmonisés avec les normes correspondantes de l’EPA des États-Unis. En outre, en 2011, le premier ministre Harper et le président Obama ont annoncé la création du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation (CCR) chargé de travailler à une meilleure harmonisation des approches en matière de réglementation des deux pays pour plusieurs secteurs, notamment les émissions des véhicules.

Le *Règlement sur le soufre dans l’essence*² (RSE), qui a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 23 juin 1999, limite la teneur en soufre de l’essence à une concentration annuelle moyenne de 30 milligrammes par kilogramme (mg/kg), soit 30 parties par million (ppm), ainsi qu’une limite à ne jamais dépasser de 80 ppm, à partir de 2005. Le RSE comprend également une limite de lot par défaut de 40 ppm, qui comporte un minimum d’exigences administratives. Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*³ (RÉVRM), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 1^{er} janvier 2003, a établi des normes nationales plus strictes pour les émissions des véhicules routiers et leurs moteurs, à partir de l’année de modèle 2004. Les

¹ Annexe sur l’ozone (2000) de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air. Disponible à l’adresse www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=FA26FE79-1.

² Disponible à l’adresse <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-236>.

³ Disponible à l’adresse <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2003-2>.

The sulphur levels and emission standards established under these two regulations are aligned with those in effect in the United States until 2017.

In March 2013, the U.S. EPA announced the proposed Tier 3 rule that would reduce air pollution from passenger cars and trucks by lowering the level of sulphur in gasoline and setting stricter emission standards for new vehicles. Subsequently, on March 3, 2014, the United States released its Tier 3 Final Rule.⁴ Once fully phased in, the Tier 3 exhaust emission standards for non-methane organic gases (NMOGs) and nitrogen oxides (NO_x), and for particulate matter (PM), will be about 80% and 70% lower, respectively, than the current Tier 2 emission standards for light-duty vehicles. Similarly, the new sulphur standard would be about 65% lower than the current maximum allowable limit.

Maintaining alignment with U.S. air pollutant emission standards for vehicles, engines and fuels is consistent with the objectives of the AQA, the Government of Canada's Clean Air Regulatory Agenda and the RCC. In keeping with this approach, the Government of Canada is proposing to amend both the SiGR and ORVEER to align with the final U.S. Tier 3 standards for stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles of the 2017 and later model years, and standards to reduce the amount of sulphur in gasoline for 2017 and beyond.

Issues

Smog caused by air pollutants has a significant adverse impact on the health of Canadians, the Canadian economy, and the environment. Smog is a noxious mixture of gases and particles, primarily ground-level ozone (O₃) and particulate matter (PM). It has been identified as a contributing factor in thousands of premature deaths across the country each year, as well as in increased hospital and doctor visits and hundreds of thousands of lost days at work and school. Environmental problems attributed to smog include effects on vegetation, buildings and visibility.

The operation of motor vehicles is a major source of smog-forming air pollutants. In 2012, on-road vehicle emissions accounted for about 17%, 10% and 2% of national emissions of NO_x, volatile organic compounds (VOCs) and fine particulate matter (PM_{2.5}), respectively, excluding open and natural sources.⁵ The Canadian vehicle manufacturing and fuel refining industries have made significant investments in new technologies and upgrades for new vehicles and refineries in order to comply with existing regulations. These efforts have resulted in important reductions in smog-forming emissions from the fleet of vehicles operated in Canada. Nonetheless, continued advances in vehicle engine and emission control technologies provide the opportunity to build on past successes and introduce a new generation of vehicles with even better emission performance.

normes sur les émissions qui s'appliquent présentement aux véhicules légers et aux camionnettes sont appelées les normes du « niveau 2 ». La teneur en soufre et les normes sur les émissions établies en vertu de ces deux règlements sont harmonisées avec celles qui sont en vigueur aux États-Unis jusqu'en 2017.

En mars 2013, l'EPA des États-Unis a annoncé le projet de règle de niveau 3 qui réduirait la pollution atmosphérique émanant des véhicules à passagers et des camions en abaissant la teneur en soufre de l'essence et en établissant des normes plus rigoureuses sur les émissions des nouveaux véhicules. Par la suite, le 3 mars 2014, les États-Unis ont publié leur règle finale⁴ de niveau 3. Lorsqu'elles atteindront leur pleine rigueur, les normes pour les émissions de niveau 3 relativement aux gaz organiques non méthaniques (GONM), aux oxydes d'azote (NO_x) et aux autres émissions de particules atmosphériques (PM) seront respectivement environ 80 % et 70 % inférieures aux normes d'émission actuelles de niveau 2 pour les véhicules légers. De même, la nouvelle norme sur la teneur en soufre serait environ 65 % inférieure à la limite maximale permise actuelle.

Le maintien de l'harmonisation avec les normes sur les émissions de polluants atmosphériques des véhicules, des moteurs et des carburants concorde avec les objectifs de l'AQA, du Programme de réglementation de la qualité de l'air du gouvernement du Canada et du CCR. Fidèle à cette approche, le gouvernement du Canada propose de modifier à la fois le RSE et le RÉVRM pour les harmoniser avec les normes de niveau 3 finales des États-Unis afin d'imposer des limites plus strictes pour les émissions de polluants atmosphériques émanant des nouveaux véhicules à passagers, des nouvelles camionnettes et de certains véhicules lourds des années de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures, et des normes visant à réduire la teneur en soufre de l'essence pour 2017 et ultérieurement.

Enjeux

Le smog causé par les polluants atmosphériques exerce des effets néfastes sur la santé de la population canadienne, l'économie du pays et l'environnement. Le smog est un mélange nocif de gaz et de particules, principalement de l'ozone troposphérique (O₃) et de particules atmosphériques (PM). On l'a désigné comme un facteur contribuant à des milliers de décès prématurés partout au pays chaque année, ainsi qu'à l'augmentation des consultations à l'hôpital ou dans un cabinet de médecin et à des centaines de milliers de journées perdues au travail et à l'école. Les problèmes environnementaux imputés au smog comprennent des effets sur la végétation, sur les bâtiments et sur la visibilité.

L'utilisation de véhicules est une source considérable de polluants atmosphériques contribuant au smog. En 2012, les émissions des véhicules routiers représentaient environ 17 %, 10 % et 2 % respectivement des émissions nationales de NO_x, de composés organiques volatils (COV) et de particules atmosphériques fines (PM_{2.5}), sauf les sources à ciel ouvert et naturelles⁵. Les industries canadiennes de fabrication automobile et de raffinage du pétrole ont effectué des investissements importants dans de nouvelles technologies et dans des mises à niveau pour les nouveaux véhicules et les raffineries, afin de se conformer à la réglementation existante. Ces efforts ont débouché sur d'importantes réductions des émissions génératrices de smog des parcs de véhicules exploités au Canada. Néanmoins, la poursuite des progrès dans les technologies des véhicules, des moteurs et des systèmes antipollution offrent la possibilité de bâtir sur les réussites passées et d'introduire une nouvelle génération de véhicules ayant une meilleure performance sur le plan des émissions.

⁴ "Control of Air Pollution From Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards" (www.epa.gov/otaq/tier3.htm).

⁵ Air Pollutant Emissions Data (excluding open and natural sources). Available at www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=En.

⁴ Annonce de réglementation de l'EPA des États-Unis. Disponible à l'adresse www.epa.gov/otaq/tier3.htm

⁵ Données sur les émissions de polluants atmosphériques (avec l'exclusion des sources ouvertes et naturelles). Disponible à l'adresse www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=Fr.

Sulphur in gasoline impairs the performance of catalytic converters in vehicles. Accordingly, continuing to take an integrated systems approach to vehicles and fuels is critical to maximizing future reductions in air pollutant emissions resulting from the use of vehicles.

Objectives

The objective of the proposed SiGR and ORVEER Amendments (collectively referred to as the proposed Amendments) is to reduce smog caused by air pollutants, which has a significant adverse impact on the health of Canadians, the Canadian economy and the environment. In addition to providing important benefits to the health and environment of Canadians, the proposed Amendments aim to maintain common Canada–U.S. standards for vehicles and fuels, which contribute to minimizing the overall compliance burden for companies operating in the North American market.

The proposed Amendments would align with the U.S. EPA Tier 3 standards, which include lower limits on the sulphur content of gasoline and stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles. Consequential amendments are also proposed to certain requirements regarding the information to be submitted for vehicle importation into Canada in two other vehicle emission regulations made under CEPA 1999 in order to ensure consistency with proposed amendments to the ORVEER.

Lowering the allowable sulphur content in gasoline would enhance the performance of emission control systems from the in-use vehicle fleet and would enable the effective operation of advanced emission control technologies required to comply with the proposed more stringent vehicle emission standards for the 2017 and later model years. This measure would deliver increased health benefits to Canadians through reductions in air pollutant emissions. Lower sulphur content in gasoline would also enable new technologies or strategies to improve the greenhouse gas (GHG) emission performance of new vehicles.

Description

Proposed SiGR Amendments

The proposed SiGR Amendments would update the current *Sulphur in Gasoline Regulations* (SiGR). The proposed SiGR Amendments would require refiners and importers to provide lower sulphur gasoline to the Canadian market.

In order to facilitate compliance with the lower sulphur limits, the proposed SiGR Amendments would continue to provide two exclusive regulatory compliance options that exist within SiGR: a default batch limit with minimal administrative requirements, or an annual gasoline pool average. An additional flexibility would also be made available on an interim basis (2014 to 2019) to refiners and importers that elect for the annual pool average.

Under the proposed SiGR Amendments, the default batch limit would remain at the current sulphur level of 40 parts per million (ppm or mg/kg) until the end of 2016, and be reduced to 14 ppm for 2017, 2018 and 2019. For 2020 onwards, the flat limit would be set at 12 ppm.

Le soufre dans l'essence nuit à la performance des convertisseurs catalytiques sur les véhicules. Par conséquent, il est crucial de continuer d'adopter une approche de systèmes intégrés pour les véhicules et les carburants afin de maximiser les réductions futures d'émissions de polluants atmosphériques résultant de l'utilisation de véhicules.

Objectifs

L'objectif des projets de modifications des RSE et RÉVRM (collectivement appelés les modifications proposées) consiste à réduire le smog causé par les polluants atmosphériques, qui a un impact négatif important sur la santé de la population canadienne, l'économie du pays et l'environnement. En plus de procurer des bienfaits importants pour la santé et pour l'environnement des Canadiens, les modifications proposées visent à maintenir des normes canado-américaines communes pour les véhicules et les carburants, ce qui contribue à minimiser le fardeau de la conformité pour les entreprises œuvrant en Amérique du Nord.

Les projets de modifications seraient harmonisés aux normes de niveau 3 de l'EPA des États-Unis, qui comportent des limites plus rigoureuses pour la teneur en soufre de l'essence et des limites plus strictes pour les émissions de polluants atmosphériques des nouveaux véhicules à passagers, camionnettes et certains véhicules lourds. On propose également d'apporter des modifications aux dispositions de deux autres règlements sur les émissions des véhicules pris en vertu de la LCPE (1999) afin de simplifier les exigences concernant les renseignements à soumettre pour l'importation de véhicules au Canada et d'assurer l'uniformité des dispositions avec celui des modifications proposées au RÉVRM.

En abaissant la teneur admissible en soufre de l'essence, on améliorerait le rendement des systèmes antipollution des parcs de véhicules en cours d'exploitation et l'on favoriserait l'introduction de techniques de pointe pour la réduction des émissions, qui sont nécessaires pour se conformer aux normes sur les émissions des véhicules plus strictes proposées pour les années de modèle 2017 et ultérieures. Cette mesure procurerait ainsi des bienfaits accrus pour la santé des Canadiens grâce à la réduction des polluants atmosphériques. La réduction de la teneur en soufre de l'essence permettrait également l'introduction de nouvelles technologies ou stratégies destinées à améliorer les émissions de gaz à effet de serre des nouveaux véhicules.

Description

Modifications proposées au RSE

Les modifications proposées au RSE actualiseraient le *Règlement sur le soufre dans l'essence* (RSE) actuel. Elles imposeraient aux raffineries et aux importateurs de fournir de l'essence à moindre teneur en soufre au marché canadien.

Pour qu'il soit plus facile de se conformer aux limites réduites pour le soufre, les modifications proposées au RSE continueraient de proposer, pour se conformer à la réglementation, deux options exclusives qui existent dans le RSE présentement : une limite de lot par défaut comportant un minimum d'exigences administratives, ou une moyenne annuelle de l'ensemble des lots pour l'essence. Les raffineries et les importateurs qui optent pour une moyenne annuelle de l'ensemble des lots disposeraient d'un mécanisme de flexibilité temporaire (2014 à 2019).

Dans le cadre des modifications proposées au RSE, la limite de lot par défaut serait maintenue à la concentration actuelle de soufre de 40 parties par million (ppm ou mg/kg) jusqu'à la fin de 2016 et serait réduite à 14 ppm en 2017, 2018 et 2019. À partir de 2020, la limite par lot serait établie à 12 ppm.

The elective annual gasoline pool average compliance option would remain at 30 ppm until the end of 2016, when it would be reduced to 10 ppm for the years 2017 onward. This option would retain the current reporting, record-keeping, sample retention, and audit requirements.

It is proposed that SiGR retain the current never-to-be-exceeded batch limit of 80 ppm sulphur concentration in gasoline, applicable to gasoline imports and production using the annual pool average compliance option. The limit would apply as well to all gasoline sales.

It is also proposed that the elective annual pool average compliance option would allow for an additional option to participate in the proposed temporary sulphur compliance unit trading system ("temporary compliance provisions"), applicable for the 2014 to 2019 period. During this period, volume-based sulphur compliance units could be generated from the production and import of gasoline where the annual average sulphur concentrations are under 30 ppm during the years 2014 to 2016, and under 10 ppm during the years 2017 to 2019. These banked or traded sulphur compliance units could be used towards meeting regulatory compliance with the 10 ppm standard for the years 2017, 2018 and 2019.

Other proposed SiGR Amendments

Changes are being proposed which would simplify or eliminate reporting requirements for primary suppliers importing or producing volumes of gasoline less than 400 cubic meters (m³) annually. Other proposed changes include updating references to standards, making adjustments to provide clarity, and removing elements of SiGR that no longer apply.

Proposed ORVEER Amendments

Tier 3 exhaust and evaporative emission standards

The proposed ORVEER Amendments would update the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (ORVEER) and would apply to passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles of the 2017 and later model years. Further, the proposed ORVEER Amendments would continue to apply to companies that manufacture or import on-road vehicles in Canada.

The proposed ORVEER Amendments would establish progressively more stringent vehicle and fleet average standards over the 2017 to 2025 model years for combined emissions of non-methane organic gases (NMOG) and nitrogen oxides (NO_x) and would establish a phase-in schedule for more stringent particulate matter (PM) and evaporative emission standards, in alignment with the U.S. Tier 3 program.^{6,7} As a result, the proposed ORVEER Amendments are expected to lead to reductions in emissions from on-road vehicles of NO_x, NMOG, carbon monoxide (CO), fine PM (PM_{2.5}) and other toxic substances listed on the List of Toxic

Dans le cadre du choix de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots de soufre dans l'essence, celle-ci demeurerait à 30 ppm jusqu'à la fin de 2016, date à laquelle elle serait réduite à 10 ppm à partir de 2017 et au-delà. Dans le cadre de cette option, on maintiendrait les exigences actuelles en matière de déclaration, de tenue des dossiers, de conservation d'échantillons et de vérification.

On propose que le RSE conserve la limite ne devant jamais être dépassée de 80 ppm de concentration de soufre dans l'essence, applicable aux importations et à la production d'essence pour lesquelles on a retenu le choix de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots. Cette limite s'appliquerait aussi à toute vente d'essence.

Il est aussi proposé que le choix de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots permette également la participation à un système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre (option temporaire de conformité), qui s'appliquerait pour la période de 2014 à 2019. Pendant cette période, les unités de conformité de soufre basées sur le volume pourraient être générées par la production et l'importation d'essence dont les concentrations moyennes annuelles de soufre sont inférieures à 30 ppm pendant les années 2014 à 2016, et inférieures à 10 ppm pendant les années de 2017 à 2019. Ces unités de conformité de soufre mises en banque ou échangées pourraient être utilisées pour respecter la norme de 10 ppm pour les années 2017, 2018 et 2019.

Autres modifications proposées au RSE

On propose des changements qui simplifieraient ou élimineraient des exigences de déclaration pour les principaux fournisseurs qui importent ou produisent des volumes d'essence inférieurs à 400 mètres cubes (m³) annuellement. D'autres modifications proposées comprennent la mise à jour des références aux normes, des ajustements de clarification et l'élimination d'éléments du RSE qui ne s'appliquent plus.

Modifications proposées au RÉVRM

Normes sur les émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation de niveau 3

Les modifications proposées au RÉVRM actualiseraient le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (RÉVRM) et s'appliqueraient aux véhicules à passagers, aux camionnettes et à certains véhicules lourds des années de modèle 2017 et ultérieures. En outre, les modifications proposées au RÉVRM s'appliqueraient aux entreprises qui fabriquent ou qui importent des véhicules routiers au Canada.

Les modifications proposées au RÉVRM mettraient en place des normes progressivement plus strictes pour les émissions des véhicules et les émissions moyennes des parcs pour les années de modèle 2017 à 2025 à l'égard des émissions combinées de gaz d'échappement de gaz organique non méthanique (GONM) et d'oxyde d'azote (NO_x), et établiraient un calendrier d'introduction graduelle de normes plus rigoureuses applicables aux véhicules pour les émissions de particules atmosphériques (PM) et de gaz d'évaporation, harmonisées avec les normes du programme de niveau 3 américain^{6,7}. Par conséquent, les modifications proposées

⁶ These emission standards are presented in the U.S. EPA Tier 3 Final Rule, "Control of Air Pollution From Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards" (www.epa.gov/otaq/tier3.htm).

⁷ Evaporation within the fuel system of an engine can cause unburned fuel to permeate through or escape from fuel line or fuel tank materials. These evaporative emissions are generally composed of volatile organic compounds (VOCs).

⁶ Ces normes sur les émissions sont exposées dans la règle définitive de niveau 3 de l'EPA des États-Unis, « Control of Air Pollution From Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards » (www.epa.gov/otaq/tier3.htm).

⁷ L'évaporation dans le système de carburant d'un moteur peut laisser du carburant non brûlé s'échapper du matériau des conduites d'alimentation ou du réservoir de carburant par perméabilité ou écoulement. Ces émissions de gaz d'évaporation sont généralement formées de composés organiques volatils (COV).

Substances in Schedule 1 to CEPA 1999, including benzene, acet-aldehyde, formaldehyde, acrolein and 1,3-butadiene.⁸

Increasingly stringent combined NMOG and NO_x (NMOG+NO_x) fleet average standards would be adopted in Canada by means of the proposed ORVEER Amendments over the period from 2017 to 2025. A company's fleets of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles would have to comply with progressively more stringent exhaust emission standards, reaching a fleet average standard for emissions of NMOG+NO_x of 30 milligrams per mile (mg/mi) in model year 2025. Similarly, heavy-duty vehicle weight classes 2B and 3 (e.g. delivery vans and heavy-duty pick-up trucks) would be required to comply with progressively more stringent fleet average standards for emissions of NMOG+NO_x, reaching fleet average standards of 178 mg/mi and 247 mg/mi, respectively, in model year 2022.

Also, starting in model year 2017, new PM exhaust emissions standards would be introduced by means of a phase-in percentages approach with full implementation in model year 2021. An alternative phase-in compliance approach for these standards is being proposed by Environment Canada to allow companies to conform to the standards by averaging the total percentage of vehicles that conform to the standards over the consecutive model years included in the phase-in period. For vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) up to 6 000 lb, the new PM certification standard would be 3 mg/mi. For vehicles with a GVWR above 6 000 lb and up to 14 000 lb, this certification standard would be 3 mg/mi for the applicable light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, and 8 mg/mi and 10 mg/mi for heavy-duty vehicle weight classes 2B and 3, respectively.

Starting in model year 2017, new evaporative emission standards would be introduced by means of a phase-in percentages approach with full implementation in model year 2022. An alternative phase-in compliance approach for these standards is also being proposed by Environment Canada to allow companies to conform to the standards by averaging the total percentage of vehicles that conform to the standards over the model years included in the phase-in period.

Finally, flexibility provisions for vehicles sold concurrently in Canada and the United States, would be included for compliance with Tier 3 fleet average emission standards as well as the phase-in emission standards. This flexibility is consistent with flexibility in the current Tier 2 fleet average emission standards and recognizes that the performance of the vehicle fleet concurrently sold is effectively anchored by the U.S. regulatory program.

au RÉVRM devraient permettre d'aboutir à des réductions des émissions provenant des véhicules routiers de NO_x, de GONM, de monoxyde de carbone (CO), de particules atmosphériques fines (PM_{2,5}) et de certaines substances toxiques figurant à la liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], y compris le benzène, l'acétaldéhyde, le formaldéhyde, l'acroléine et le 1,3-butadiène⁸.

Des normes d'émissions moyennes des parcs de plus en plus strictes pendant la période de 2017 à 2025 à l'égard des émissions de GONM et du NO_x (GONM+NO_x) combinées seraient adoptées au Canada par l'adoption des modifications proposées au RÉVRM. Les parcs de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers d'une entreprise devraient se conformer à des normes progressivement plus strictes à l'égard des émissions de gaz d'échappement, pour parvenir à une moyenne d'émissions de parc, en ce qui a trait aux émissions de GONM+NO_x, de 30 milligrammes par mille (mg/mi) pour l'année de modèle 2025. De même, les véhicules lourds de classe 2B et 3 (par exemple les camions de livraison et les camionnettes lourdes) seraient tenus de se conformer à des normes d'émissions moyennes des parcs progressivement plus strictes en ce qui a trait aux émissions de GONM+NO_x, qui atteindraient 178 mg/mi et 247 mg/mi respectivement pour l'année de modèle 2022.

En outre, à partir de l'année de modèle 2017, les nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques seraient introduites graduellement au moyen d'une approche fondée sur le pourcentage du parc, et ce, jusqu'à une mise en œuvre complète pour l'année de modèle 2021. Environnement Canada propose une approche de rechange pour se conformer qui permettrait aux entreprises d'établir la moyenne du pourcentage total des véhicules qui se conforment aux normes pour les années de modèle visées pour la période de mise en œuvre. Pour les véhicules qui ont un poids nominal brut de véhicule (PNBV) maximum de 6 000 lb, la nouvelle norme d'homologation pour les particules atmosphériques (PM) serait de 3 mg/mi. Pour les véhicules d'un PNBV supérieur à 6 000 lb jusqu'à 14 000 lb, cette norme d'homologation serait de 3 mg/mi pour les camionnettes et les véhicules moyens à passagers admissibles, et de 8 mg/mi et 10 mg/mi pour les véhicules lourds de classes 2B et 3 respectivement.

À partir de l'année de modèle 2017, les nouvelles normes des émissions de gaz d'évaporation seraient introduites au moyen d'une approche graduelle fondée sur le pourcentage du parc, et ce, jusqu'à une mise en œuvre intégrale pour l'année de modèle 2022. Environnement Canada propose également une approche de rechange pour se conformer à ces normes introduites graduellement qui permettrait aux entreprises d'établir la moyenne de leur parc sur la totalité de la période de mise en œuvre.

Enfin, des dispositions de flexibilité pour les véhicules vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis seraient incluses aux fins de conformité avec les normes d'émissions moyennes des parcs de niveau 3, ainsi que la mise en œuvre graduelle des normes en ce qui a trait aux émissions des particules atmosphériques et des émissions de gaz d'évaporation. La flexibilité offerte est en cohérence avec celle qui est actuellement accordée pour l'application des normes d'émissions moyennes des parcs de niveau 2 et tient compte du fait que la performance d'un parc de véhicules vendus dans les deux pays durant la même période est effectivement ancrée par le programme de réglementation des États-Unis.

⁸ Compliance with the combined NMOG and NO_x emission standards would reduce emissions of hydrocarbons, including VOCs, and other toxic substances.

⁸ La conformité avec les normes sur les émissions combinées de GONM et de NO_x réduirait les émissions d'hydrocarbures, y compris de COV, et d'autres substances toxiques.

Other proposed ORVEER Amendments

The proposed ORVEER Amendments would introduce new fleet average standards in Canada for cold temperature exhaust emissions of non-methane hydrocarbons (NMHCs). For fleets consisting of vehicles with a GVWR up to 6 000 lb, the cold temperature NMHC fleet average standard would be fixed at 0.3 grams per mile (g/mi), starting in model year 2017. For fleets consisting of vehicles with a GVWR above 6 000 lb and up to 14 000 lb, the cold temperature NMHC fleet average standard would be fixed at 0.5 g/mi, starting in model year 2017.

The proposed ORVEER Amendments would incorporate new on-board diagnostic (OBD) requirements in alignment with those of the U.S. EPA. The EPA has incorporated into its own regulations, starting in model year 2017, the OBD requirements of the California Air Resources Board, plus provisions to enable OBD-based leak detection to be used in emissions testing.

Further, the proposed ORVEER Amendments would include an exemption to allow emergency vehicles such as ambulances and fire trucks to have a defeat device that would override the “limp-home” function if it becomes activated during emergency situations. This exemption would ensure that emergency vehicles would have full engine power when required in emergency situations.

Other notable proposed changes to ORVEER include compliance flexibility and changes to vehicle importation, notices of defect and reporting. Compliance flexibility, in the form of credits, is proposed in line with the U.S. Tier 3 regulatory program and would be available for early adoption of the program standards; certifying vehicles to extended emission warranties; and installing ozone-reducing technologies in vehicles. In addition, the proposed Amendments would simplify the requirements regarding the information to be submitted for vehicle importation into Canada. The proposed ORVEER Amendments would also specify that existing notice-of-defect information would have to be available to owners of affected vehicles in both official languages. Lastly, to facilitate the reporting process, regulated parties would be required to submit reports electronically once Environment Canada’s reporting database is updated to include the data reporting requirements of the Tier 3 vehicle program.

Finally, consequential amendments are proposed to ensure consistency with Environment Canada’s suite of on-road vehicle and engine emission regulations for vehicle importation. These consequential amendments would modify the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* and the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* to simplify the requirements regarding information to be submitted for vehicle importation into Canada to be consistent with the proposed amendments to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Regulatory and non-regulatory options considered

The Government of Canada currently regulates vehicle air pollutant emissions and sulphur in gasoline under CEPA 1999. Other major industrialized countries have also enacted regulations to establish mandatory limits for sulphur in gasoline and vehicle air pollutant emissions to improve air quality. Therefore, the Government of Canada considered two options: maintaining the

Autres modifications proposées au RÉVRM

Les modifications proposées au RÉVRM introduiraient de nouvelles normes d’émissions moyennes des parcs de véhicules à l’égard des émissions de gaz d’échappement à basse température d’hydrocarbures non méthaniques (HCNM). Pour les parcs constitués de véhicules d’un PNBV maximum de 6 000 lb, cette norme d’émissions moyenne pour les HCNM à froid serait fixée à 0,3 gramme par mille (g/mi), à partir de l’année de modèle 2017. Pour les parcs constitués des véhicules d’un PNBV supérieur à 6 000 lb jusqu’à 14 000 lb, la norme d’émissions moyenne pour les HCNM à froid serait établie à 0,5 g/mi, à partir de l’année de modèle 2017.

Les modifications proposées au RÉVRM comporteraient de nouvelles exigences en matière de système de diagnostic intégré (DBI) harmonisées avec celles de l’EPA des États-Unis. Celle-ci a proposé d’intégrer à sa propre réglementation, à partir de l’année de modèle 2017, les exigences en matière de DBI de l’Air Resources Board de la Californie, en plus de dispositions devant permettre l’utilisation de la détection de fuites fondées sur le DBI pour des tests d’émission.

En outre, les modifications proposées au RÉVRM comporteraient une disposition permettant aux ambulances et aux véhicules d’incendie d’être équipés d’un dispositif de mise en échec qui permettrait d’outrepasser, en cas d’urgence, le dispositif de « marche-au-ralenti » si ce dernier est activé. Cette autorisation ferait en sorte que les véhicules d’urgence disposent de la pleine puissance du moteur lorsqu’ils en ont besoin dans des situations d’urgence.

D’autres modifications proposées dignes de mention pour le RÉVRM comprennent des exigences de conformité ainsi que des changements plus souples liés à l’importation de véhicules, les avis de défauts et la déclaration. La souplesse en matière de conformité est proposée conformément au programme réglementaire de niveau 3 des États-Unis, et permettrait l’attribution de points pour l’adoption précoce des normes; la certification des véhicules pour une garantie prolongée d’émission et l’installation d’une technologie de réduction de l’ozone dans les véhicules. Les modifications simplifieraient aussi les exigences en ce qui a trait aux renseignements à fournir pour l’importation de véhicules. Les modifications proposées au RÉVRM préciseraient que les renseignements sur les avis de défaut devraient être disponibles pour les propriétaires des véhicules touchés dans les deux langues officielles. Enfin, pour faciliter le processus de présentation de rapports, les modifications demanderaient que les rapports soient présentés sous forme électronique lorsque la base de données d’Environnement Canada sera mise à jour pour inclure les dispositions reliées aux exigences de rapports du programme de niveau 3 des véhicules.

Enfin, pour assurer une plus grande uniformité dans l’ensemble des règlements d’Environnement Canada visant les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, certaines modifications ont été proposées concernant les renseignements à fournir pour l’importation de véhicules routiers. Ces modifications comprennent des modifications au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* et au *Règlement sur les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds*, afin que les exigences concernant les renseignements à fournir lors de l’importation de véhicules au Canada soient simplifiées et correspondent à celles proposées au RÉVRM.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le gouvernement du Canada réglemente actuellement les émissions de polluants atmosphériques des véhicules et le soufre dans l’essence en vertu de la LCPE (1999). D’autres grands pays industrialisés ont également mis en œuvre de la réglementation pour fixer des limites obligatoires pour le soufre dans l’essence et les émissions de polluants atmosphériques des véhicules afin

regulatory status quo or updating the regulatory requirements to achieve stringent aligned Canada–U.S. standards.

Status quo approach

Two current regulations are in force under CEPA 1999 to limit smog-forming emissions from vehicles. The SiGR establish a limit to the sulphur content in gasoline and ORVEER establishes national emission standards for on-road vehicles and engines. Without the proposed Amendments, Canadians would not fully realize the health and environmental benefits associated with maintaining alignment with the stringent U.S. EPA Tier 3 standards, and vehicle manufacturers and importers would not fully benefit from a harmonized regulatory environment for the North American market for vehicles. The vehicle manufacturing and fuel refining sectors in Canada and the United States are highly integrated. Regulatory misalignment could negatively impact investment decisions and increase regulatory costs for companies that need to meet different standards in each country. This option was therefore rejected.

Regulatory approach — Maintaining Canada–U.S. alignment

The Government of Canada is committed to providing cleaner air for Canadians. Maintaining regulatory alignment with the U.S. vehicle emission and fuel standards is the proposed approach as it would deliver important health and environmental benefits to Canadians while preserving the competitiveness of the Canadian vehicle manufacturing and fuel refining sectors. A parallel path of implementation for the proposed Amendments is necessary to fully achieve the benefits of regulatory alignment and to implement an integrated systems approach on fuels and vehicles to effectively reduce smog-forming emissions resulting from the use of vehicles. The proposed approach of establishing common Canada–U.S. standards is consistent with the policy objectives of the Canada–U.S. RCC of aligning regulatory approaches between the two countries, where possible.

Benefits and costs

The impacts of the proposed Amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) Canadian Cost-Benefit Analysis Guide (www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp).

The analysis compares the incremental impacts of two scenarios: a base-case scenario that assumes both the SiGR and ORVEER are not amended, and a policy-case scenario that assumes the proposed Amendments are implemented concurrently. The expected impacts of the proposed Amendments are illustrated below: compliance with stricter proposed limits for sulphur content in gasoline and stricter proposed limits for new vehicle exhaust and evaporative emissions are expected to work together to reduce emissions and improve overall air quality, which would result in both health and environmental benefits for Canadians.

d'améliorer la qualité de l'air. Par conséquent, le gouvernement du Canada a examiné deux options : maintenir le statu quo réglementaire ou mettre à jour les exigences réglementaires pour parvenir à des normes Canada–États-Unis plus rigoureuses et harmonisées.

Approche du statu quo

Deux règlements actuels sont en vigueur en vertu de la LCPE (1999) afin de limiter les émissions des véhicules contribuant au smog. Le RSE établit une limite pour la teneur en soufre de l'essence et le RÉVRM établit des normes nationales sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs. Sans les modifications proposées, les Canadiens ne bénéficieraient pas de tous les bienfaits pour la santé et l'environnement qui découlent de l'harmonisation avec les normes rigoureuses de niveau 3 de l'EPA des États-Unis et les fabricants et importateurs de véhicules ne profiteraient pas d'un environnement de réglementations harmonisées pour le marché nord-américain des véhicules. Les secteurs de la fabrication de véhicules et du raffinage de carburant du Canada et des États-Unis sont hautement intégrés. L'absence d'harmonisation réglementaire pourrait avoir une incidence négative sur les décisions en matière d'investissement et augmenter les coûts réglementaires des entreprises qui doivent satisfaire à des normes différentes dans chaque pays. Cette approche a par conséquent été rejetée.

Approche de réglementation — maintien de l'harmonisation Canada–États-Unis

Le gouvernement du Canada s'est engagé à fournir de l'air plus propre à la population canadienne. Le maintien de l'harmonisation de la réglementation avec les normes américaines sur les émissions des véhicules et le carburant est l'approche proposée, car elle procurerait d'importants bienfaits pour la santé et l'environnement à la population canadienne, tout en préservant la compétitivité des secteurs canadiens de la fabrication automobile et du raffinage des carburants. Une voie de mise en œuvre parallèle pour les modifications proposées s'impose pour réaliser pleinement les avantages de l'harmonisation de la réglementation et mettre en œuvre une approche reposant sur un système intégré pour les carburants et les véhicules, et ce, afin de réduire efficacement les émissions génératrices de smog résultant de l'utilisation des véhicules. L'approche proposée, qui consiste à établir des normes Canada–États-Unis communes, concorde avec les objectifs stratégiques du CCR Canada–États-Unis, qui visent à harmoniser les approches de réglementation des deux pays, dans la mesure du possible.

Avantages et coûts

Les impacts des modifications proposées ont été évalués conformément au Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) [www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-fra.asp].

L'analyse compare les impacts différentiels de deux scénarios : un scénario de référence qui pose que le RSE et le RÉVRM ne sont pas modifiés, et un scénario d'élaboration des politiques qui présume que les modifications proposées sont mises en œuvre simultanément. Les impacts prévus des modifications proposées sont illustrés ci-après : la conformité avec des limites plus strictes proposées pour la teneur en soufre de l'essence et pour les émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation des nouveaux véhicules devrait réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air globale, ce qui entraînerait des bienfaits pour la santé et l'environnement des Canadiens.

Figure 1: Logic model for the analysis of the proposed amendments

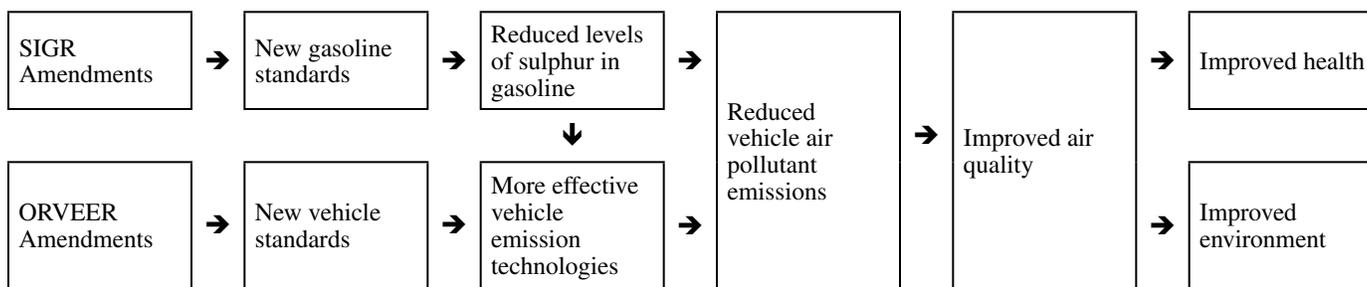
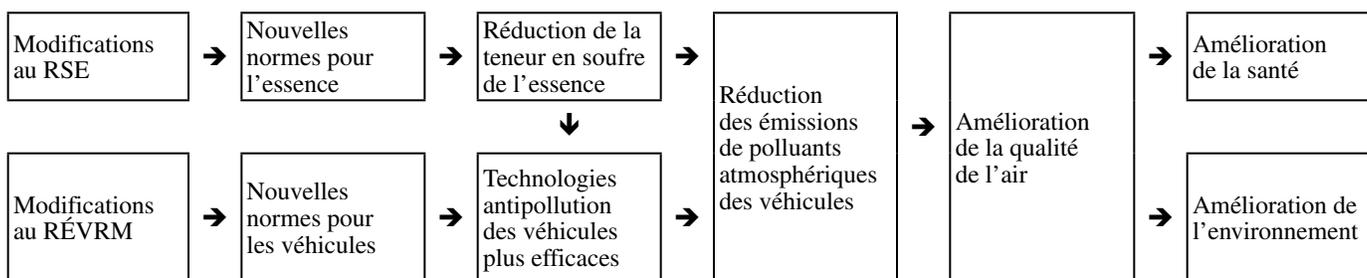


Figure 1 : Modèle logique pour l'analyse des modifications proposées



The proposed SiGR Amendments have new gasoline sulphur limits beginning in 2017 and, by 2020, all primary suppliers (refineries and importers) must meet the proposed lower (10 ppm average or 12 ppm batch) sulphur limits for gasoline, which will provide reductions in emissions from all vehicles powered by gasoline engines. The proposed ORVEER Amendments have new standards (“Tier 3 standards”) for new vehicles beginning in model year 2017 and increasing in stringency to model year 2025. Overall emission reductions would increase over time as these newer vehicles become a larger percentage of the in-use fleet. It is projected that by 2030, most on-road light-duty vehicles and trucks in Canada would be compliant with the proposed ORVEER Amendments. There would also be some administrative costs beginning in 2014.

Les modifications proposées au RSE comportent de nouvelles limites de soufre dans l’essence qui débutent en 2017 et, en 2020, tous les principaux fournisseurs (les raffineries et les importateurs) doivent respecter les limites inférieures proposées (10 ppm en moyenne ou 12 ppm par lot) de soufre pour l’essence, ce qui réduira les émissions de tous les véhicules équipés de moteur à essence. Les modifications proposées au RÉVRM comportent également de nouvelles normes en matière de conformité (normes de niveau 3) pour les nouveaux véhicules commençant avec l’année de modèle 2017, qui deviennent de plus en plus strictes jusqu’à l’année de modèle 2025. Les réductions des émissions globales augmenteraient au fil du temps, à mesure que ces nouveaux véhicules constituent un pourcentage plus important du parc. On prévoit que la plupart des véhicules légers routiers et des camions du Canada seront conformes aux modifications proposées au RÉVRM d’ici 2030. Cela comporterait également quelques coûts d’administration à partir de 2014.

Therefore, the time frame for assessing impacts in this analysis is the 2014 to 2030 period, which is sufficient to demonstrate whether or not the benefits of the proposed Amendments are likely to exceed the associated costs. Costs and benefits have been quantified and monetized (denominated in 2013 Canadian dollars), wherever possible, and discounted at 3% per year according to TBS guidance for environmental and health regulatory analyses. Other identified impacts have been described qualitatively. Key data sources used to inform the analysis are outlined in Table 1.

Par conséquent, l’échéancier pour l’évaluation des impacts de cette analyse est la période de 2014 à 2030, ce qui est suffisant pour démontrer si oui ou non les avantages dépassent le coût y étant associé. Les coûts et les avantages ont été quantifiés et monétisés (exprimés en dollars canadiens de 2013), dans la mesure du possible, et actualisés à raison de 3 % par an conformément au guide du SCT pour les analyses de la réglementation sur l’environnement et la santé. D’autres impacts identifiés ont été décrits qualitativement. Les principales sources de données utilisées pour guider l’analyse sont décrites dans le tableau 1.

Table 1: Key data sources used in this analysis

Data	Key sources
Vehicle technology costs	U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards: www.epa.gov/otaq/tier3.htm
Vehicle sales	Environment Canada — vehicle projections as reported under the following regulations: <ul style="list-style-type: none"> Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations (2012): www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2012/2012-12-08/html/reg1-eng.html

Tableau 1 : Principales sources de données utilisées dans la présente analyse

Données	Principales sources
Coûts des technologies reliées aux véhicules	U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards: www.epa.gov/otaq/tier3.htm
Ventes de véhicules	Environnement Canada — prévisions de véhicules déclarées en vertu des règlements suivants : <ul style="list-style-type: none"> Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (2012) : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2012/2012-12-08/html/reg1-fra.html

Table 1: Key data sources used in this analysis — *Continued*

Data	Key sources
Vehicle sales — <i>Continued</i>	<ul style="list-style-type: none"> Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (2013): www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-eng.html Environment Canada — purchased Canadian vehicle datasets: <ul style="list-style-type: none"> DesRosiers Automotive Consultants: light-duty fleet (1998 to 2011) R.L. Polk & Co.: heavy-duty fleet (2005 to 2013)
Fuel costs	Environment Canada — costing data compiled in 2013 by Baker & O'Brien Environment Canada — one-on-one refinery surveys conducted in 2013 and 2014 U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards: www.epa.gov/otaq/tier3.htm
Gasoline data	Environment Canada — fuel quality data as reported by regulatees under these regulations: <ul style="list-style-type: none"> Fuels Information Regulations, No. 1 Sulphur in Gasoline Regulations Benzene in Gasoline Regulations Renewable Fuels Regulations Statistics Canada — Supply and disposition of refined petroleum products: www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004 Statistics Canada — Report on Energy Supply and Demand in Canada: www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&ObjType=2&lang=en&limit=0

Tableau 1 : Principales sources de données utilisées dans la présente analyse (*suite*)

Données	Principales sources
Ventes de véhicules (<i>suite</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (2013) : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-fra.html Environnement Canada — ensembles de données sur les véhicules canadiens achetés : <ul style="list-style-type: none"> Desrosiers Automotive Consultants : parc de véhicules légers (1998 à 2011) R.L. Polk & Co. : parc de véhicules lourds (2005 à 2013)
Coûts de l'essence	Environnement Canada — données sur le coût compilées en 2013 par Baker & O'Brien Environnement Canada — enquête effectuée en personne auprès des raffineries en 2013 et 2014 U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards : www.epa.gov/otaq/tier3.htm
Données sur l'essence	Environnement Canada — données sur la qualité des carburants déclarées par les parties réglementées en vertu des règlements suivants : <ul style="list-style-type: none"> Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles Règlement sur le soufre dans l'essence Règlement sur le benzène dans l'essence Règlement sur les carburants renouvelables Statistique Canada — Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés : www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&retrLang=fra&lang=fra Statistique Canada — Bulletin sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada : www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&ObjType=2&lang=fr&limit=0

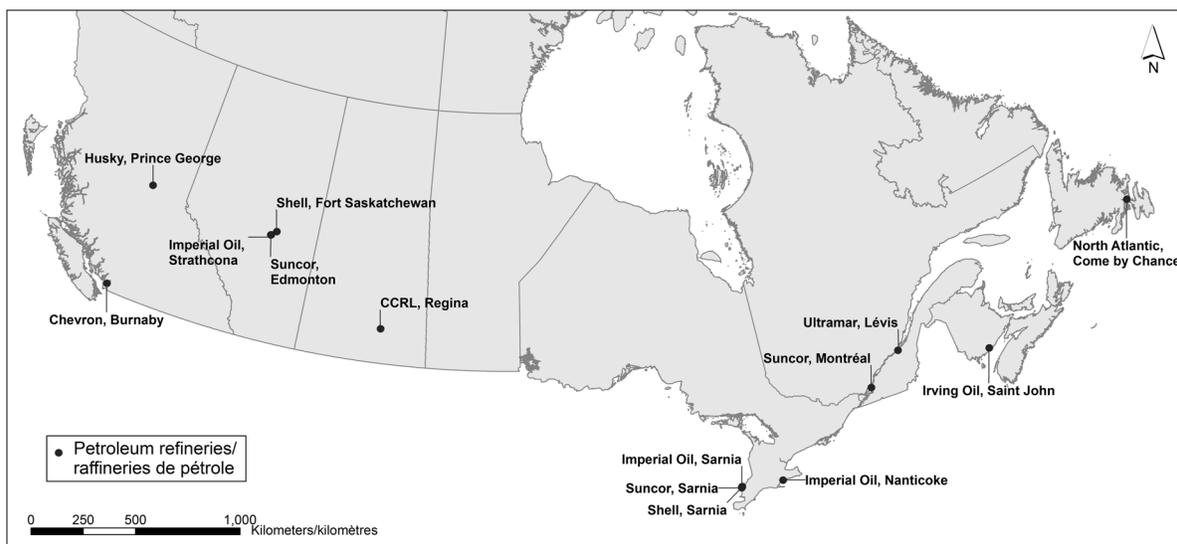
Costs

There would be fuel refining costs, vehicle technology costs, and various administrative costs for Canadian businesses and the federal government expected as a result of the proposed Amendments. These costs were estimated for this analysis.

Fuel costs

Currently, there are 14 refineries in Canada that produce gasoline, as shown in the figure below.

Figure 2: Locations of Canadian gasoline-producing refineries /
Figure 2 : Emplacements des raffineries canadiennes produisant de l'essence



Source: Environment Canada (2014) /
Source : Environnement Canada (2014)

Coûts

Les modifications proposées devraient entraîner des coûts de raffinage des carburants, des coûts de technologies liées aux véhicules et divers coûts d'administration pour les entreprises et le gouvernement canadien. Ces coûts ont été estimés pour la présente analyse.

Coûts de carburant

À l'heure actuelle, il y a au Canada 14 raffineries qui produisent de l'essence, comme le montre la figure ci-après.

In 2012, Canadian refineries produced roughly 40 billion litres of gasoline. In the same year, Canada exported roughly 8 billion litres and imported roughly 4 billion litres of gasoline, primarily to and from the United States.⁹ The national volume-weighted sulphur concentration in gasoline in Canada for 2009 was 17 ppm (i.e. including domestically produced and imported gasoline), and the volume-weighted average sulphur concentration by currently operating Canadian refineries ranged from 3 ppm to 23 ppm.¹⁰ Preliminary data for 2012 shows that the national volume-weighted sulphur concentration of Canadian gasoline produced and imported was 21 ppm, and the volume-weighted average sulphur concentration by currently operating refineries ranged from 4 ppm to 29 ppm.¹¹ Two refineries currently produce gasoline below the proposed 10 ppm sulphur standard and would not be expected to bear any costs. For the other 12 refineries, the proposed SiGR Amendments would require additional gasoline desulphurization, which may be achieved by capital investments, operational changes, or both.

Environment Canada commissioned the collection of costing data to estimate the cost impacts on the Canadian refining industry of the proposed SiGR Amendments. Based on this data, it is expected that 10 refineries would make capital investments and 2 refineries would make only operational changes in order to comply with the proposed SiGR Amendments. Capital investment and related costs are expected to include one new gasoline hydrotreater (\$165.6 million), eight gasoline hydrotreater revamps (average cost of \$78.4 million), and one other new desulphurization unit (\$3.7 million) totalling just under \$800 million, or \$706.4 million in present value terms. For the operational changes, one refinery would be expected to increase the intensity of its current desulphurization technology, and one refinery would be expected to sell some high-sulphur gasoline blendstock as a diluent for bitumen blending; this is not expected to affect total Canadian gasoline supply since there is excess refining capacity in Canada.

Operation of the new hydrotreating unit is expected to require additional hydrogen, natural gas, and electricity. As well, some refineries would be expected to require additional liquid fuel and electricity to further desulphurize their gasoline. Additional hydrogen, natural gas, liquid fuel, and energy demands were extracted from the costing study and adjusted to provincial gasoline production forecasts.¹² The present value of costs associated with incremental fuel and energy demand was estimated by Environment Canada to total \$77.6 million over 2017 to 2030, averaging \$5.5 million per year.

Variable operating costs, including additional water and chemical demand, were also scaled with gasoline production. Other incremental costs, such as labour, maintenance and operating materials and supplies, and waste and environmental costs, were fixed annual costs. The present value of these operating costs was

En 2012, les raffineries canadiennes ont produit environ 40 milliards de litres d'essence. Au cours de la même année, le Canada a exporté environ 8 milliards de litres et importé environ 4 milliards de litres d'essence, principalement vers les États-Unis et depuis ceux-ci.⁹ La teneur nationale en soufre pondérée selon le volume de l'essence au Canada en 2009 était de 17 ppm (c'est-à-dire inclusivement de l'essence produite au pays et importée), et la teneur en soufre moyenne pondérée selon le volume par les raffineries canadiennes actuellement en exploitation se situe dans une fourchette allant de 3 ppm à 23 ppm.¹⁰ Les données préliminaires pour 2012 indiquent que la teneur nationale en soufre pondérée selon le volume de l'essence canadienne produite et importée était de 21 ppm, et que la teneur moyenne pondérée en fonction du volume des raffineries actuellement en exploitation s'établissait dans une fourchette de 4 ppm à 29 ppm.¹¹ Deux raffineries produisent actuellement de l'essence dont la teneur en soufre est inférieure à la norme proposée de 10 ppm et elles ne devraient donc pas devoir engager des coûts quelconques. Pour les autres 12 raffineries, les modifications proposées au RSE exigeraient une désulfuration supplémentaire de l'essence, ce qui peut être réalisé au moyen d'immobilisations, de changements opérationnels, ou des deux.

Environnement Canada a commandé la collecte d'information sur les coûts afin d'estimer les effets qu'exercent les modifications proposées au RSE sur les coûts de l'industrie canadienne du raffinage. Selon cette information, on prévoit que 10 raffineries effectueraient des immobilisations et que 2 raffineries n'apporteraient que des changements opérationnels pour se conformer aux modifications proposées au RSE. Les immobilisations et les coûts connexes devraient comprendre une nouvelle unité d'hydrotraitement de l'essence (165,6 millions de dollars), huit modernisations d'unité d'hydrotraitement de l'essence (coût moyen de 78,4 millions de dollars) et une autre nouvelle unité de désulfuration (3,7 millions de dollars), totalisant un peu moins de 800 millions de dollars, soit 706,4 millions de dollars en valeur actualisée. Pour les changements opérationnels, une raffinerie devrait accroître l'intensité de sa technologie de désulfuration actuelle et une autre devrait vendre une partie de l'essence de base à haute teneur en soufre comme diluant pour le mélange de bitume. Il est présumé que l'offre totale d'essence canadienne ne serait pas touchée, puisqu'il y a une capacité de raffinage excédentaire au Canada.

L'exploitation de la nouvelle unité d'hydrotraitement entraînerait une consommation additionnelle d'hydrogène, de gaz naturel et d'électricité. En outre, certaines raffineries pourraient avoir besoin de combustible liquide et d'électricité supplémentaires pour désulfurer davantage leur essence. La demande d'hydrogène, de gaz naturel, de combustible liquide et d'énergie supplémentaires a été tirée directement de l'étude sur les coûts et ajustée aux prévisions provinciales de production d'essence.¹² La valeur actualisée des coûts afférents à la demande supplémentaire de combustible et d'énergie a été estimée par Environnement Canada comme totalisant 77,6 millions de dollars sur la période de 2017 à 2030, soit en moyenne 5,5 millions de dollars par an.

Les coûts d'exploitation variables, notamment la demande d'eau et de produits chimiques supplémentaires, ont également été mis à l'échelle de la production d'essence. D'autres coûts supplémentaires, tels que la main-d'œuvre, l'entretien et le matériel et les fournitures de fonctionnement, ainsi que les déchets et les coûts

⁹ Statistics Canada: Supply and disposition of refined petroleum products (Table 134-004). Available at www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004.

¹⁰ Sulphur in Liquid Fuels 2009. Environment Canada. Available at www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=En&n=AEDFD28D-1.

¹¹ This preliminary data will be published once finalized.

¹² Forecasts were provided by Environment Canada's Energy-Emissions-Economy Model for Canada (E3MC), which incorporates historic gasoline production provided by Statistics Canada's *Report on Energy Supply and Demand*.

⁹ Statistique Canada : Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés (tableau 134-004). Disponible à l'adresse www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&retrLang=fra&lang=fra.

¹⁰ Teneur en soufre des combustibles liquides 2009. Environnement Canada. Disponible à l'adresse www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=AEDFD28D-1.

¹¹ Ces données préliminaires seront publiées lorsqu'elles seront finalisées.

¹² Les prévisions ont été fournies par le modèle énergie-émissions-économie (E3MC) d'Environnement Canada, qui intègre la production d'essence historique fournie par le *Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie du Canada* de Statistique Canada.

similarly estimated to total \$78.6 million over 2017 to 2030, averaging \$5.6 million per year.¹³

Reducing gasoline sulphur levels can also result in gasoline octane loss. Some refiners may face additional costs if they add more high-octane gasoline blendstocks to their gasoline pool to compensate. Potential octane costs were estimated by applying the octane loss and recovery cost estimates in the U.S. EPA Regulatory Impact Analysis of its Tier 3 Final Rule, scaled based on feed sulphur level estimates and expected production for Canadian gasoline-producing refiners. The present value of costs to recover octane losses was estimated to be \$165.7 million over 2017 to 2030, averaging \$11.8 million per year. Refiners may choose not to compensate for octane losses, as there is evidence that the current Canadian gasoline pool is octane-rich, likely due to required ethanol blending under renewable fuel mandates.¹⁴ This estimate can therefore be considered an upper-bound cost estimate for octane losses.

Total operating costs were calculated as the sum of the additional estimated energy and fuel requirements, other fixed and variable operating costs, and estimated octane loss recovery costs as detailed above. The present value of total operating costs was estimated at \$322 million over the 2017 to 2030 period, averaging \$23 million per year.

Estimates of total incremental capital and operating costs are shown in Table 2.

Table 2: Total capital and operating costs (millions of 2013 \$; discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column and row only)

	2017-2020	2021-2025	2026-2030	2017-2030	2017-2030 (discounted)
Capital costs*	798	5	7	810	716
Operating costs	96	166	170	431	322
Total (undiscounted)	894	170	177	1,241	(not applicable)
Total (discounted)	791	131	117	1,038	1,038

Note: Totals may not sum due to rounding.

* Estimated capital costs include incremental catalyst replacement costs.

It is expected that the compliance costs would initially be experienced over the 2017 to 2020 period, as each refinery makes the necessary production changes and investments to reduce the concentration of sulphur in gasoline. The present value of total costs was estimated at \$791 million over the 2017 to 2020 period and \$247 million over the 2021 to 2030 period. Over the 2017 to 2030 period, the present value of total costs resulting from the proposed SiGR Amendments is estimated to be about \$1.04 billion. As shown in Table 3, the average present value of incremental

environnementaux, étaient des coûts annuels fixes. La valeur actualisée de ces coûts d'exploitation a été estimée de la même façon et totalise 78,6 millions de dollars sur la période de 2017 à 2030, soit en moyenne 5,6 millions de dollars par an¹³.

La réduction des niveaux de soufre dans l'essence peut également entraîner une perte d'octane de l'essence. Certaines raffineries peuvent être confrontées à une hausse des coûts si elles ajoutent plus d'essence de base à fort taux d'octane à leurs stocks d'essence pour compenser cette baisse. Les coûts d'octane éventuels ont été estimés en appliquant la perte d'octane et l'estimation des coûts de rétablissement figurant dans l'analyse d'impact de la réglementation de la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis, une échelle fondée sur les estimations du niveau d'apport de soufre et la production prévue pour les raffineries canadiennes produisant de l'essence. La valeur actualisée des coûts pour récupérer les pertes d'octane a été estimée à 165,7 millions de dollars sur la période de 2017 à 2030, soit en moyenne 11,8 millions de dollars par an. Les raffineries peuvent choisir de ne pas compenser les pertes d'octane, car il y a des éléments probants indiquant que le stock d'essence actuel du Canada est riche en octane par suite probable du mélange obligatoire d'éthanol en vertu des différents mandats sur les carburants renouvelables¹⁴. On peut donc considérer que cette estimation est la limite supérieure pour la perte d'octane.

Les coûts d'exploitation totaux ont été calculés comme la somme des besoins supplémentaires estimés d'énergie et de combustible, d'autres charges d'exploitation fixes et variables, et une estimation de coûts de récupération des pertes d'octane, de la façon décrite ci-dessus. La valeur actuelle des coûts d'exploitation était estimée à 322 millions de dollars sur la période de 2017 à 2030, soit 23 millions de dollars par an en moyenne.

Les estimations du total des coûts des immobilisations et des coûts d'exploitation supplémentaires figurent dans le tableau 2.

Tableau 2 : Total des coûts d'immobilisations et d'exploitation (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 % dans la colonne et la rangée indiquées seulement)

	2017-2020	2021-2025	2026-2030	2017-2030	2017-2030 (actualisés)
Immobilisations*	798	5	7	810	716
Coûts d'exploitation	96	166	170	431	322
Total (non actualisé)	894	170	177	1 241	s.o.
Total (actualisé)	791	131	117	1 038	1 038

Nota : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

* Les coûts d'immobilisations estimés couvrent les coûts supplémentaires de remplacement de catalyseurs.

On prévoit que les coûts liés à la conformité seront au départ engagés sur la période de 2017 à 2020, à mesure que chaque raffinerie apportera les changements nécessaires à la production et effectuera les investissements nécessaires pour réduire la teneur en soufre de l'essence. La valeur actualisée des coûts totaux a été estimée à 791 millions de dollars sur la période de 2017 à 2020 et à 247 millions de dollars sur la période de 2021 à 2030. Sur la période de 2017 à 2030, la valeur actualisée des coûts totaux découlant des modifications proposées au RSE est estimée à

¹³ Average values in this fuel cost section were calculated based on a simple average of the present value of costs over the 2017 to 2030 period.

¹⁴ 2010 retail gasoline sample data purchased in 2013 from Alberta Innovates Technology Futures.

¹³ Les valeurs moyennes présentées dans cette section de coûts sur les carburants ont été calculées simplement en prenant la moyenne de la valeur actualisée des coûts pendant la période de 2017 à 2030.

¹⁴ Ces données sur l'échantillon de l'essence de détail 2010 ont été achetées en 2013 de Alberta Innovates Technology Futures.

production costs per litre of gasoline produced over the 2017 to 2030 period was estimated to be roughly 0.2 cents per litre. This estimate of cost per litre is based on a simple ratio of present value of costs and litres of gasoline production over the 2017 to 2030 period and may differ from other estimates of cost per litre that are based on different assumptions and methodologies.

Table 3: Average fuel costs per litre of gasoline

Fuel costs (billions of 2013 \$ discounted to present value using a 3% discount rate)	1.04
Domestic gasoline production for the 2017 to 2030 period (billions of litres)	540.2
Average cost (cents per litre)	0.19

Canada imported roughly 4 billion litres of gasoline in 2012, primarily from U.S. suppliers. Fuel importers may pay an increased price for gasoline that meets the more stringent sulphur standards due to increased production costs, some of which are expected to be passed on to consumers. This analysis focused on costs to Canadian refiners and it therefore did not assess costs to importers. Since Canada is a net exporter of gasoline, this approach is considered more than sufficient to estimate the expected costs of supplying lower sulphur gasoline in Canada.

Additional compliance costs could include necessary transaction costs related to legal and accounting fees that would be assumed by those primary suppliers that choose to opt into the temporary compliance provisions applicable over the 2014 to 2019 period. These costs were estimated to be roughly \$152,000 in present value dollars. Refiners that opt into the temporary compliance provisions would be able to delay operating costs and better align capital upgrades with regular maintenance shutdown cycles.

Vehicle technology costs

The proposed ORVEER Amendments would apply to all new manufactured or imported on-road vehicles categorized as “Tier 3 vehicles,” which consist of light-duty passenger vehicles and trucks (LDVs and LDTs), medium-duty passenger vehicles (MDPVs), and heavy-duty vehicle (HDV) weight classes 2B and 3 (e.g. delivery vans and heavy-duty pick-up trucks), of model years 2017 and beyond.¹⁵ Tier 3 vehicles can be powered by gasoline, diesel, electricity, compressed natural gas, liquefied petroleum gas, or a combination of energy sources. Nevertheless, it is anticipated that Tier 3 vehicles would be predominantly powered by gasoline and diesel engines. Consequently, this analysis assumes that all Tier 3 vehicles are powered by gasoline or diesel engines (including hybrid electric engine types).

Multiple sources of information on historical vehicle sales and registration, and vehicle sales forecasts, were used as inputs into the Motor Vehicle Emissions Simulator (MOVES) and processed for further forecasting, generating projected Canadian sales for LDVs, LDTs and HDVs for each required vehicle class and model year. These projections are summarized in Table 4 in the form of average sales for three periods covering model years 2017 to 2030.

¹⁵ In this analysis, MDPVs were categorized as either LDTs or HDVs, depending on the gross vehicle weight rating (GVWR).

environ 1,04 milliard de dollars. Comme le montre le tableau 3, la valeur moyenne actualisée des coûts de production supplémentaires par litre d'essence produit pendant la période de 2017 à 2030 a été estimée à environ 0,2 cent le litre. Cette estimation du coût par litre est fondée sur le ratio simple de la valeur actualisée des coûts et de la production en litres d'essence au cours de la période de 2017 à 2030, et peut différer d'autres estimations du coût par litre fondées sur des hypothèses et méthodes différentes.

Tableau 3 : Coûts moyens du carburant par litre d'essence

Coûts du carburant (milliards de dollars 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)	1,04
Production intérieure d'essence pour la période de 2017 à 2030 (en milliards de litres)	540,2
Coût moyen (cents par litre d'essence)	0,19

Le Canada a importé environ 4 milliards de litres d'essence en 2012, principalement de fournisseurs américains. Les importateurs de carburants peuvent payer un prix plus élevé pour de l'essence qui respecte les normes plus strictes pour le soufre, en raison de l'augmentation des coûts de production. Il est prévu qu'une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. Cette analyse portait principalement sur les coûts pour les industries de raffinage canadiennes et n'a donc pas évalué les coûts pour les importateurs. Le Canada étant un exportateur net d'essence, cette approche est considérée comme plus que suffisante pour estimer les coûts prévus de l'approvisionnement d'essence à faible teneur en soufre au Canada.

Les coûts supplémentaires liés à la conformité pourraient comprendre les coûts de transaction afférents aux honoraires juridiques et de comptabilité que les fournisseurs principaux, qui optent pour les dispositions temporaires de conformité (s'appliquant de 2014 à 2019), doivent assumer. On a estimé que ces coûts s'établissent à environ 152 000 \$ en valeur actualisée. Les raffineries qui optent pour ces dispositions temporaires de conformité auraient la possibilité de reporter leurs coûts d'exploitation et d'aligner la modernisation des immobilisations avec leur cycle régulier d'arrêt d'exploitation pour entretien.

Coûts de technologie des véhicules

Les modifications proposées au RÉVRM s'appliqueraient à tous les nouveaux véhicules routiers fabriqués ou importés catégorisés comme « véhicules de niveau 3 », qui comprennent les véhicules légers à passagers et les camionnettes, les véhicules moyens à passagers et les véhicules lourds de classe 2B et 3 (par exemple les camions de livraison et les camionnettes lourdes) des années de modèle 2017 et suivantes¹⁵. Les véhicules de niveau 3 peuvent être équipés de moteurs à essence, diesel, électriques ou à gaz naturel comprimé, à gaz de pétrole liquéfié, ou de toute combinaison de sources d'énergie. Néanmoins, on prévoit que les véhicules de niveau 3 seront alimentés principalement par des moteurs à essence et diesel. Par conséquent, cette analyse suppose que tous les véhicules de niveau 3 seront équipés de moteurs à essence ou diesel (incluant les différents types de moteurs électriques hybrides).

Les données provenant de nombreuses sources d'information sur les ventes et l'immatriculation historiques de véhicules et les prévisions de vente de véhicules ont été utilisées comme intrants du simulateur d'émission de véhicules automobiles (MOVES) et traitées pour établir des prévisions supplémentaires; elles ont généré des prévisions de ventes canadiennes de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules lourds pour chaque catégorie et

¹⁵ Dans la présente analyse, les véhicules moyens à passagers ont été catégorisés selon les véhicules légers ou les véhicules lourds, en fonction du poids nominal brut du véhicule (PNBV).

Table 4: Average sales of new vehicles per year by engine fuel type and vehicle class

Period (model years)	Gasoline Engines			Diesel Engines
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs
2017 to 2020	959 143	636 296	72 211	51 607
2021 to 2025	1 014 494	608 412	69 238	51 290
2026 to 2030	1 082 003	628 783	71 720	53 690

Tier 3 vehicles would be required to comply with exhaust and evaporative emission standards that increase in stringency from model years 2017 to 2025. Vehicle manufacturers and importers would be able to choose how to comply with the proposed standards, but the primary method of compliance would involve installing more efficient exhaust catalytic systems, which are anticipated to exhibit increased performance due to the lower sulphur content in gasoline. The new exhaust standards for cold temperature emissions of non-methane hydrocarbons (NMHCs) are not expected to result in any notable costs to manufacturers and importers, as Tier 3 vehicles would already be equipped with very sophisticated emissions control systems, which are calibrated to minimize emissions at cold temperatures. Thus, the U.S. EPA's estimates of technology package costs, which are summarized in the EPA's Regulatory Impact Analysis of the Tier 3 Final Rule, for each vehicle class, model year, and engine fuel type and size (i.e. the number of cylinders in the engine), have been converted to 2013 Canadian dollars and adopted in this analysis.

There may be some minor fuel savings associated with the new evaporative emission standards, as fuel that would have evaporated in the absence of these standards would instead be used to power vehicles. The evaporative emission standards would come into full effect for all Tier 3 vehicles in model year 2022; starting with this model year, the lifetime fuel savings for each vehicle powered by a gasoline engine is projected to be around three litres. Consumer fuel savings have not been taken into account in this analysis since they would be negligible.

Overall, the total costs of the new exhaust and evaporative emission standards were calculated by multiplying the projected sales for each vehicle class and model year by the compliance technology package costs per vehicle for the corresponding vehicle class, model year, and engine fuel type and size.¹⁶ The main results of the total cost calculations are presented in Table 5 for three periods covering model years 2017 to 2030.

¹⁶ In the total cost calculations, all heavy-duty vehicles (HDVs) powered by gasoline engines were included in the HDV class because, as of model year 2022, new refuelling (evaporative) emission control requirements would come into effect for HDVs with a GVWR above 14 000 lb (i.e. above heavy-duty weight class 3).

année de modèle de véhicules nécessaires. Ces prévisions sont résumées dans le tableau 4 sous forme de ventes moyennes pour les trois périodes couvrant les années de modèle 2017 à 2030.

Tableau 4 : Ventes moyennes de nouveaux véhicules par année, selon le type de carburant et la catégorie de véhicules

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds
2017 à 2020	959 143	636 296	72 211	51 607
2021 à 2025	1 014 494	608 412	69 238	51 290
2026 à 2030	1 082 003	628 783	71 720	53 690

Les véhicules de niveau 3 seraient tenus d'être conformes aux normes d'émission sur les gaz d'échappement et d'évaporation qui deviennent plus strictes dès l'année de modèle 2017 jusqu'à l'année de modèle 2025. Les fabricants et les importateurs de véhicules seraient en mesure de choisir de quelle façon ils se conforment aux normes proposées, mais la principale méthode pour se conformer comporterait l'installation de systèmes d'échappement catalytiques plus efficaces, qui auraient une performance accrue grâce à l'utilisation d'essence à plus faible teneur en soufre. Les nouvelles normes sur les gaz d'échappement pour les émissions à froid d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) ne devraient pas se solder par des coûts notables pour les fabricants et les importateurs, car les véhicules de niveau 3 seraient déjà équipés de dispositifs antipollution très perfectionnés, qui sont calibrés de façon à réduire le plus possible les émissions à basse température. Ainsi, les estimations de l'EPA des États-Unis des coûts de l'ensemble des technologies, qui sont résumées dans le résumé de l'étude d'impact de la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA, pour chaque catégorie de véhicule, année de modèle, type de carburant et taille de moteur (c'est-à-dire le nombre de cylindres du moteur) ont été converties en dollars canadiens de 2013 et adoptées dans la présente analyse.

Quelques économies de carburant minimales peuvent être associées aux nouvelles normes sur les émissions de gaz d'évaporation, car le carburant qui se serait évaporé en l'absence de ces normes serait au lieu de cela utilisé pour alimenter les véhicules. Les normes sur les émissions de gaz d'évaporation entreraient en vigueur pour tous les véhicules de niveau 3 dès l'année de modèle 2022. À partir de cette année de modèle, les économies réalisées pendant la durée de vie de chaque véhicule équipé d'un moteur à essence sont estimées à environ trois litres. Les économies d'essence réalisées par les consommateurs n'ont donc pas été prises en compte au cours de cette analyse, car elles sont négligeables.

Dans l'ensemble, les coûts totaux des nouvelles normes sur les émissions des gaz d'échappement et d'évaporation ont été calculés en multipliant les ventes prévues de chaque catégorie de véhicule et année de modèle par les coûts de l'ensemble des technologies de mise en conformité par véhicule pour la catégorie de véhicule, l'année de modèle, le type de carburant et la taille de moteur correspondants¹⁶. Les principaux résultats des calculs de coûts totaux sont présentés dans le tableau 5 pour les trois périodes couvrant les années de modèle 2017 à 2030.

¹⁶ Dans le calcul des coûts totaux, tous les véhicules lourds équipés de moteurs à essence ont été inclus dans la catégorie des véhicules lourds, parce qu'à partir de l'année de modèle 2022, de nouvelles exigences en matière de lutte contre les émissions pendant l'avitaillement (évaporation) entreraient en vigueur pour les véhicules lourds ayant un PNBV supérieur à 14 000 lb (c'est-à-dire au poids des véhicules de classe 3).

Table 5: Costs of the Tier 3 emission standards in Canada by engine fuel type and vehicle class (millions of 2013 \$; discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column and row only)

Period (Model Years)	Gasoline Engines			Diesel Engines	Total Costs (Gasoline and Diesel Engines)	
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs	Undiscounted	Discounted
2017 to 2020	233	201	11	8	453	393
2021 to 2025	382	372	25	15	794	607
2026 to 2030	438	408	25	16	887	587
2017 to 2030	1 053	981	61	39	2,134	1,587
2017 to 2030 (discounted)	785	728	45	29	(not applicable)	1,587

Note: Totals may not sum due to rounding.

Tableau 5 : Coûts des normes sur les émissions de niveau 3 au Canada, selon le type de carburant et la catégorie de véhicule (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 % dans la colonne et la rangée indiquées seulement)

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel	Coûts totaux (moteurs à essence et diesel)	
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds	Non actualisés	Actualisés
2017 à 2020	233	201	11	8	453	393
2021 à 2025	382	372	25	15	794	607
2026 à 2030	438	408	25	16	887	587
2017 à 2030	1 053	981	61	39	2 134	1 587
2017 à 2030 (actualisés)	785	728	45	29	(sans objet)	1 587

Nota : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

Discounting the above-mentioned technology costs at 3% per year yields present value costs to vehicle manufacturers and importers of about \$393 million for model years 2017 to 2020, and about \$1,194 million for model years 2021 to 2030. These results yield a total present value of approximately \$1,587 million in vehicle program costs for model years 2017 to 2030.¹⁷

Estimates of the average compliance costs per vehicle for the combined exhaust and evaporative emission standards were produced by weighting the present value costs by sales for each combination of engine fuel type and vehicle class. As shown in Table 6, the average costs per Tier 3 vehicle in present value terms were estimated to be about \$57 for model years 2017 to 2020, \$70 for model years 2021 to 2025, and \$64 for model years 2026 to 2030.

L'actualisation des coûts de technologie ci-dessus à raison de 3 % par année entraîne des coûts actualisés pour les fabricants et les importateurs de véhicules d'environ 393 millions de dollars pour les années de modèle 2017 à 2020, et d'environ 1 194 millions de dollars pour les années de modèle 2021 à 2030. Ces résultats totalisent une valeur actualisée d'environ 1 587 millions de dollars en coûts de programmes de véhicules pour les années de modèle 2017 à 2030¹⁷.

Les estimations des coûts moyens liés à la conformité par véhicule pour les normes sur les émissions de gaz d'échappement et d'évaporation combinées ont été produites en pondérant les coûts actualisés par vente pour chaque combinaison de type de carburant et de catégorie de véhicule. Comme le montre le tableau 6, on a estimé que les coûts moyens actualisés par véhicule de niveau 3 s'établissent à environ 57 \$ pour les années de modèle 2017 à 2020, 70 \$ pour les années de modèle 2021 à 2025, et 64 \$ pour les années de modèle 2026 à 2030.

Table 6: Average costs per vehicle by engine fuel type and vehicle class (2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Period (Model Years)	Gasoline Engines			Diesel Engines	Gasoline and Diesel Engines
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs	LDVs, LDTs and HDVs
2017 to 2020	53	69	33	32	57
2021 to 2025	58	94	54	46	70
2026 to 2030	54	86	46	41	64

¹⁷ The impacts associated with a given model year are assumed to occur in the corresponding calendar year.

¹⁷ Les impacts associés à une année de modèle donnée sont censés se produire pendant l'année civile correspondante.

Tableau 6 : Coûts moyens par véhicule, selon le type de carburant et la catégorie de véhicule (en dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel	Moteurs à essence et diesel
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds
De 2017 à 2020	53	69	33	32	57
De 2021 à 2025	58	94	54	46	70
De 2026 à 2030	54	86	46	41	64

For model year 2025 in particular, when the proposed emission standards would come into full effect across all Tier 3 vehicle classes, the average present value cost per vehicle was projected to be around \$70. The estimated aggregate sales and costs used to calculate the average cost per model year 2025 vehicle due to the proposed ORVEER Amendments are presented in Table 7.

Table 7: Average cost per model year 2025 vehicle

Estimated vehicle technology costs: model year 2025 Tier 3 vehicles (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)	125.6
Estimated sales of model year 2025 Tier 3 vehicles (millions of vehicles)	1.8
Average cost (per vehicle)	69,78

Business administrative costs and government costs

The proposed Amendments would introduce incremental administrative costs for each respective regulated community. Business administrative costs are discussed in further detail in the “One-for-One” Rule” section of this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). The total present value of administrative costs to business was estimated to be \$0.06 million for the proposed SiGR Amendments and \$1.01 million for the proposed ORVEER Amendments.

In support of the proposed SiGR Amendments, there would be federal government costs for incremental regulatory compliance promotion and administration over the 2014 to 2019 period. These costs were estimated at \$20,000 per year. Additional federal government costs incurred for incremental enforcement and field sampling over the 2015 to 2023 period were estimated at \$10,000 per year. The present value of these Government costs for the 2014 to 2030 period was thus estimated at \$0.19 million.

There are not expected to be any incremental Government costs related to on-going administration, enforcement or emissions verification operations for the proposed ORVEER Amendments. The existing implementation strategy for implementing the air pollutant regulatory program for vehicles of model years 2004 to 2016 would be extended to vehicles of the 2017 and later model years. Additional upfront costs of approximately \$1.8 million would be required to expand the Vehicle and Engine Emissions Reporting Registry (VEERR) database in order to render it compatible with the Tier 3 vehicle program. Also, an amount of up to \$180,000 would be needed from 2017 to 2019 to prepare and deliver compliance promotion, and \$110,000 would be required to support emission verification activities. The present value of these Government costs is estimated to be around \$1.9 million.

Pour l'année de modèle 2025 en particulier, lorsque les normes sur les émissions proposées entreraient entièrement en vigueur pour toutes les catégories de véhicule de niveau 3, on prévoit que le coût moyen actualisé par véhicule se situerait à environ 70 \$. Les estimations des ventes agrégées et des coûts estimés utilisées pour calculer le coût moyen par véhicule de l'année de modèle 2025 par suite des modifications proposées au RÉVRM sont présentées dans le tableau 7.

Tableau 7 : Coût moyen par véhicule de l'année de modèle 2025

Coût estimé de la technologie des véhicules : véhicules de niveau 3 de l'année de modèle 2025 (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)	125,6
Ventes estimées de véhicules de niveau 3 de l'année de modèle 2025 (millions de véhicules)	1,8
Coût moyen par véhicule	69,78

Frais d'administration des entreprises et coûts pour le gouvernement

Les modifications proposées introduiraient des frais d'administration supplémentaires pour chaque collectivité réglementée. Les frais administratifs des entreprises sont examinés en plus de détails dans la section « Règle du “un pour un” » du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR). On estime que les frais d'administration actualisés pour les entreprises s'élèvent à 0,06 million de dollars pour les modifications proposées au RSE et à 1,01 million de dollars pour les modifications proposées au RÉVRM.

Afin d'appuyer les modifications proposées au RSE, le gouvernement devrait engager des coûts pour la promotion de la conformité et l'administration supplémentaires de la conformité réglementaire pour la période de 2014 à 2019. On a estimé que ces coûts s'élèveraient à 20 000 \$ par an, et que les coûts supplémentaires que le gouvernement fédéral engagerait pour l'application de la loi et l'échantillonnage sur le terrain additionnels au cours de la période de 2015 à 2023 s'élèveraient à 10 000 \$ par an. Les coûts actualisés pour le gouvernement pendant la période de 2014 à 2030 ont ainsi été estimés à 0,19 million de dollars.

Le gouvernement ne devrait pas assumer des coûts supplémentaires relatifs aux opérations permanentes d'administration, d'application de la loi ou de vérification des émissions pour les modifications proposées au RÉVRM. La stratégie de mise en œuvre existante pour l'exécution du programme de réglementation des polluants atmosphériques pour les véhicules des années de modèle de 2004 à 2016 serait étendue aux véhicules des années de modèle 2017 et des années suivantes. Il faudrait par ailleurs engager des coûts initiaux supplémentaires d'environ 1,8 million de dollars pour l'expansion de la base de données du Registre des rapports sur les émissions des véhicules et des moteurs (RREVM) afin de la rendre compatible avec le programme de véhicules de niveau 3. En outre, un montant maximum de 180 000 \$ serait nécessaire de 2017 à 2019 pour préparer et présenter la promotion de la conformité, et il faudrait 110 000 \$ pour soutenir les activités de vérification des émissions. On estime que les coûts actualisés pour le gouvernement s'élèvent à environ 1,9 million de dollars.

Table 8: Summary of new administrative costs for businesses and the federal government (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Monetized impacts	2014 to 2020	2021 to 2025	2026 to 2030	Total
Business costs	0.39	0.37	0.32	1.07
Government costs	2.08	0.02	0	2.10

Note: Totals may not add up due to rounding.

Table 8 shows the total estimated business administrative costs and federal government costs due to the proposed Amendments. Business administrative costs are also reported in the “One-for-One” section of this RIAS.

Benefits

The fuels and vehicles subject to the proposed Amendments are significant sources of air pollutants, such as fine particulate matter (PM_{2.5}), nitrogen oxides (NO_x), sulphur oxides (SO_x), volatile organic compounds (VOCs) and other toxic substances. These pollutants can affect ambient levels of secondarily formed PM_{2.5} and ozone (O₃). Exposure to ozone and PM_{2.5} (two principal components of smog) is linked to adverse health impacts, such as premature deaths, as well as other important health and environmental effects.

The proposed Amendments would affect emissions of NO_x (a precursor to ozone formation and secondarily formed PM_{2.5}), SO_x (a precursor to secondarily formed PM_{2.5}), VOCs (a precursor to ozone formation and, to a lesser degree, secondarily formed PM_{2.5}) and directly emitted PM_{2.5}, which contribute to ambient concentrations of PM_{2.5} and ozone. Estimating the impacts of the proposed Amendments on air pollutant emissions from vehicles and on air quality, and the subsequent impacts of air quality changes on health and the environment, required four models, as shown below.

Table 9: Models for estimating emissions and their impacts on air quality, health and the environment

Key impacts	Models used to estimate and value key impacts
Vehicle emissions	Motor Vehicle Emission Simulator (MOVES): the U.S. EPA's vehicle emissions model used for its Tier 3 analysis.
Air quality	A Unified Regional Air-Quality Modelling System (AURAMS): an Environment Canada model that estimates how emission changes impact local air quality.
Health benefits	Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT): a Health Canada model that estimates the health impacts of changes in local air quality.
Environmental benefits	Air Quality Valuation Model 2 (AQVM2): an Environment Canada model that estimates the environmental impacts of changes in local air quality.

Given the resource-intensive and time-consuming nature of this detailed modelling, Environment Canada chose two representative years to conduct full emissions, air quality, and benefits modelling: 2020 and 2030. To estimate cumulative benefits, annual vehicle emission trends were also modelled and used to project linear trends for health and environmental benefits for the 2017 to 2030 period. Qualitative health, environmental, and economic benefits

Tableau 8 : Résumé des frais d'administration des entreprises et du gouvernement (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts monétisés	De 2014 à 2020	De 2021 à 2025	De 2026 à 2030	Total
Coûts pour les entreprises	0,39	0,37	0,32	1,07
Coûts pour le gouvernement	2,08	0,02	0	2,10

Nota : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

Le tableau 8 montre l'estimation des frais d'administration des entreprises et du gouvernement imputables aux modifications proposées. Les coûts d'administration des entreprises sont aussi rapportés dans la section « Règle du “un pour un” » du présent RÉIR.

Avantages

Les carburants et les véhicules qui sont assujettis aux modifications proposées sont des sources importantes de polluants atmosphériques, notamment de substances tels que les particules fines (PM_{2.5}), les oxydes d'azote (NO_x), les oxydes de soufre (SO_x), les composés organiques volatils (COV) et d'autres substances toxiques. Ces polluants peuvent également influencer sur les niveaux ambiants de PM_{2.5} de formation secondaire et d'ozone (O₃). L'exposition à l'ozone et au PM_{2.5} (deux principales composantes du smog) est liée à des effets nocifs sur la santé, notamment des décès prématurés, ainsi que d'autres effets importants sur la santé et l'environnement.

Les modifications proposées auraient un impact sur les émissions de NO_x (un précurseur à la formation d'ozone et de PM_{2.5} de formation secondaire), de SO_x (un précurseur de PM_{2.5} de formation secondaire), de COV (un précurseur de la formation d'ozone et, dans une moindre mesure, de PM_{2.5} de formation secondaire) et de PM_{2.5} directement émises, qui contribuent à des concentrations ambiantes de PM_{2.5} et d'ozone. Il a fallu quatre modèles, énoncés dans le tableau ci-dessous, pour estimer les impacts que les modifications proposées auraient sur la qualité de l'air et les polluants atmosphériques provenant de véhicules, ainsi que les impacts de changements de la qualité de l'air sur la santé et l'environnement.

Tableau 9 : Modèles pour l'estimation des émissions et de leurs impacts sur la qualité de l'air, la santé et l'environnement

Principaux impacts	Modèles utilisés pour estimer et évaluer les impacts principaux
Émissions des véhicules	Simulateur des émissions de véhicules à moteur (MOVES) : modèle des émissions de véhicules de l'EPA des États-Unis utilisé pour son analyse de niveau 3.
Qualité de l'air	Système régional unifié de modélisation de la qualité de l'air (AURAMS) : un modèle d'Environnement Canada qui estime de quelle façon les changements des émissions influent sur la qualité de l'air locale.
Bienfaits pour la santé	Outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) : un modèle de Santé Canada qui estime les incidences sur la santé des changements de la qualité de l'air locale.
Avantages pour l'environnement	Modèle d'évaluation de la qualité de l'air 2 (MEQA2) : un modèle d'Environnement Canada qui estime les impacts environnementaux des changements de la qualité de l'air locale.

Comme cette modélisation détaillée exige beaucoup de main-d'œuvre et de temps, Environnement Canada a choisi deux années représentatives pour effectuer la modélisation complète des émissions, de la qualité de l'air et des avantages : 2020 et 2030. Pour estimer les avantages cumulatifs, on a également modélisé les tendances annuelles des émissions des véhicules et on les a utilisées pour prévoir les tendances linéaires des bienfaits pour la santé et

were also identified. A sensitivity analysis was done to assess the impact of uncertainty on the monetized benefit estimates.

Vehicle emissions modelling

Environment Canada adapted the U.S. EPA's MOVES model to estimate the expected primary emission reductions attributable to the proposed Amendments. Key data for Canadian vehicle operating conditions, fuel properties and vehicle characteristics were incorporated into the MOVES model. Emission estimates were modelled for the base and policy cases in MOVES for the years 2020 and 2030 at the provincial/territorial level and annually for the years 2017 to 2030 at the national level.

For the base case, vehicle emission rates were assumed to continue to meet the existing ORVEER (Tier 2) standards or previous applicable standards, and gasoline in Canada was assumed to have the same sulphur concentrations as over the most recent three years of available data (2010 to 2012). Gasoline fuel quality parameters were estimated from reporting data collected annually from refiners and importers under several Environment Canada regulations (see Table 1). Historical vehicle sales and registration data and vehicle sales forecasts used for recent regulatory analyses were complemented by two key datasets purchased in 2013 by Environment Canada from DesRosiers Automotive Consultants and R.L. Polk & Co. covering the Canadian light-duty and heavy-duty vehicle fleets, respectively.

For the policy case, the sulphur levels in gasoline and emission rates for vehicles of the 2017 and later model years were assumed to comply with the proposed Amendments. Refiners and importers of gasoline were assumed to produce and import 10 ppm sulphur gasoline by 2020; those that have historically produced or imported gasoline with a sulphur content of 10 ppm or less were assumed to continue to maintain these levels. Vehicle emission rates were assumed to meet the proposed Tier 3 emission standards for model years 2017 and beyond, with increasing stringency over model years 2017 to 2025. Vehicle fleet composition, size, and activity were assumed to be the same in the base and policy cases.

Detailed primary emissions at the provincial/territorial level were estimated for the base and policy cases using MOVES for the years 2020 and 2030. The estimated incremental emission reductions resulting from the proposed Amendments are presented in Table 10 for key air pollutants and other toxic substances. Reductions in NO_x, VOC, PM_{2.5} and CO emissions would increase from 2020 to 2030, as vehicle emission standards become increasingly stringent over the 2017 to 2025 period. As a result of fleet turnover, vehicles meeting the Tier 2 or previous emission standards (pre-Tier 3 vehicles) would gradually be replaced by vehicles meeting the Tier 3 emission standards.

It is estimated that NO_x emissions would be reduced by over 27 000 tonnes in 2030, which represents a 13% reduction in total emissions from all on-road vehicles under the base case. Similarly, it is estimated that VOC emissions would be reduced by over

l'environnement pour la période de 2017 à 2030. Les avantages qualitatifs pour la santé, l'environnement et l'économie ont également été déterminés. Une analyse de la sensibilité a également été effectuée pour évaluer l'incidence de l'incertitude sur l'estimation des avantages monétisés.

Modélisation des émissions de véhicules

Environnement Canada a adapté le modèle MOVES de l'EPA des États-Unis pour estimer les réductions prévues des émissions primaires attribuables aux modifications proposées. Les principales données pour les conditions d'utilisation de véhicules au Canada, les propriétés des carburants et les caractéristiques des véhicules ont été intégrées au modèle MOVES. Les estimations des émissions ont été modélisées pour des cas de base et stratégiques dans MOVES pour les années 2020 et 2030, aux niveaux provincial et territorial, et annuellement à l'échelle nationale pour les années 2017 à 2030.

Pour le cas de base, on a supposé que les taux d'émission des véhicules continueraient de respecter les normes applicables du RÉVVM (niveau 2) ou les normes antérieures existantes et que l'essence au Canada aurait la même teneur en soufre qu'au cours des trois dernières années pour lesquelles on dispose de données (2010 à 2012). Les paramètres de qualité des carburants pour l'essence ont été estimés à partir des données recueillies et déclarées annuellement par les raffineries et les importateurs en vertu de plusieurs règlements d'Environnement Canada (voir le tableau 1). Les données historiques sur les ventes et l'immatriculation de véhicules et les prévisions de vente de véhicules utilisées pour les récentes analyses de la réglementation ont été complétées par deux ensembles de données clés achetés en 2013 par Environnement Canada auprès de DesRosiers Automotive Consultants et de R.L. Polk & Co., qui couvrent les parcs de véhicules légers et de véhicules lourds canadiens respectivement.

Pour le cas stratégique, on a supposé que la teneur en soufre de l'essence et les taux d'émission des véhicules des années de modèle 2017 et des années suivantes étaient conformes aux modifications. Les raffineurs et les importateurs d'essence devaient, selon l'hypothèse, produire et importer de l'essence présentant une teneur en soufre de 10 ppm d'ici 2020; ceux qui ont historiquement produit ou importé de l'essence ayant une teneur en soufre de 10 ppm ou moins devaient continuer de maintenir ces niveaux. On a supposé que les taux d'émission des véhicules respecteraient les normes sur les émissions de niveau 3 pour les années de modèle 2017 et des années suivantes, les normes devenant de plus en plus strictes au cours des années de modèle 2017 à 2025. La composition, la taille et l'activité des parcs de véhicules devaient être les mêmes dans les cas de base et stratégique.

On a estimé les émissions principales de façon détaillée à l'échelle provinciale-territoriale pour les cas de base et stratégique en utilisant le modèle MOVES pour les années 2020 et 2030. Les estimations des réductions supplémentaires des émissions découlant des modifications proposées sont présentées dans le tableau 10 pour les principaux polluants et autres substances toxiques. Les réductions de NO_x, de COV, de PM_{2.5} et de CO augmenteraient de 2020 à 2030, à mesure que les normes sur les émissions des véhicules deviendraient de plus en plus strictes au cours de la période de 2017 à 2025. À la suite du renouvellement des parcs, les véhicules respectant les normes d'émission de niveau 2 ou antérieures (véhicules antérieurs au niveau 3) seraient graduellement remplacés par des véhicules respectant les normes sur les émissions de niveau 3.

On estime que les émissions de NO_x seraient réduites de plus de 27 000 tonnes en 2030, ce qui représente une baisse de 13 % des émissions totales de tous les véhicules routiers dans le cas de base. De même, on estime que les émissions de COV seraient réduites de

15 000 tonnes in 2030, which represents a 15% reduction in total emissions from all on-road vehicles under the base case. Estimated reductions in sulphur dioxide (SO₂) emissions are based on the regulatory change in the sulphur content in gasoline, which should be fully implemented by 2020, and total gasoline consumption. The estimated SO₂ reduction decreases slightly from 2020 to 2030, as total gasoline consumed in 2030 is projected to be slightly lower than in 2020 due to increasingly stringent vehicle fuel efficiency regulations.¹⁸

Table 10: Total reductions in primary emissions of key air pollutants and other toxic substances from all on-road vehicles in Canada due to the proposed Amendments relative to the base case

Air pollutant / toxic substance	2020		2030	
	Reduction (tonnes)	Reduction (pourcentage)	Reduction (tonnes)	Reduction (pourcentage)
NO _x	10 234	4	27 743	13
VOCs	3 450	3	15 800	15
PM _{2.5}	99	1	721	8
SO ₂	448	41	404	43
CO	58 328	3	398 751	22
1,3-butadiene	17	3	94	21
Acetaldehyde	45	2	224	14
Acroléine	3	2	16	9
Benzène	146	4	704	23
Formaldéhyde	42	2	169	6

Note: These results include estimated emission reductions from the entire Canadian fleet of on-road vehicles, including motorcycles and all heavy-duty vehicles.

The results in Table 10 can also be disaggregated to show the impacts on new vehicles, which would be subject to the proposed ORVEER Amendments (Tier 3 vehicles), and on older vehicles, which would not be subject to the proposed ORVEER Amendments (pre-Tier 3 vehicles). The disaggregated emission reduction results are shown in Table 11 for two key pollutants: NO_x and VOCs.

Table 11: Total reductions in primary NO_x and VOC emissions from all on-road vehicles in Canada due to the proposed Amendments relative to the base case, disaggregated by fleet (tonnes)

	NO _x		VOCs	
	2020	2030	2020	2030
Emission reductions from pre-Tier 3 vehicles due to new sulphur standard	7 590	2 958	1 977	952
Emission reductions from Tier 3 vehicles due to new sulphur and vehicle standards	2 644	24 785	1 473	14 848
Total emission reductions (pre-Tier 3 and Tier 3 vehicles)	10 234	27 743	3 450	15 800

plus de 15 000 tonnes en 2030, ce qui représente une réduction de 15 % des émissions totales émanant de tous les véhicules routiers dans le cas de base. L'estimation de la réduction des émissions de dioxyde de soufre (SO₂) est fondée sur la modification de la réglementation sur la teneur en soufre de l'essence, qui doit être intégralement mise en œuvre d'ici 2020, et la consommation totale d'essence. L'estimation de la réduction de SO₂ baisse légèrement de 2020 à 2030, car la consommation totale d'essence en 2030 devrait être légèrement inférieure à celle de 2020 en raison des règlements concernant l'efficacité énergétique des véhicules qui deviennent de plus en plus stricts¹⁸.

Tableau 10 : Réductions totales des principales émissions de polluants clés et d'autres substances toxiques des véhicules routiers au Canada par suite des modifications proposées relativement au cas de base

Polluant ou substance toxique	2020		2030	
	Réduction (tonnes)	Réduction (pourcentage)	Réduction (tonnes)	Réduction (pourcentage)
NO _x	10 234	4	27 743	13
COV	3 450	3	15 800	15
PM _{2.5}	99	1	721	8
SO ₂	448	41	404	43
CO	58 328	3	398 751	22
1,3-butadiène	17	3	94	21
Acétaldéhyde	45	2	224	14
Acroléine	3	2	16	9
Benzène	146	4	704	23
Formaldéhyde	42	2	169	6

Nota : Ces résultats incluent les réductions d'émissions provenant de l'ensemble du parc canadien de véhicules routiers, y compris les motocyclettes et les véhicules lourds.

Les résultats au tableau 10 peuvent également être désagrégés pour montrer les effets sur les nouveaux véhicules, qui seraient assujettis aux modifications proposées au RÉVRM (véhicules de niveau 3), et sur les véhicules plus âgés, qui ne seraient pas assujettis aux modifications proposées au RÉVRM (véhicules antérieurs au niveau 3). Les résultats désagrégés de la réduction des émissions figurent au tableau 11 pour deux principaux polluants : le NO_x et les COV.

Tableau 11 : Réductions totales des principales émissions de NO_x et de COV de tous les véhicules routiers au Canada par suite des modifications proposées par rapport au cas de base, désagrégées par parc (tonnes)

	NO _x		COV	
	2020	2030	2020	2030
Réduction des émissions des véhicules antérieurs au niveau 3 par suite de la nouvelle norme sur le soufre	7 590	2 958	1 977	952
Réduction des émissions des véhicules de niveau 3 par suite des nouvelles normes sur le soufre et les véhicules	2 644	24 785	1 473	14 848
Réductions totales des émissions (véhicules antérieurs au niveau 3 et de niveau 3)	10 234	27 743	3 450	15 800

¹⁸ SO₂ emissions depend on the quantity and sulphur content of fuel consumed.

¹⁸ Les émissions de SO₂ dépendent de la qualité et de la teneur en soufre du carburant consommé.

Given the temporary flexibilities in the proposed SiGR Amendments over the 2017 to 2019 period, gasoline producers and importers are expected to ramp up towards full compliance with proposed lower sulphur limits for gasoline by 2020. Given that the reduced sulphur content of gasoline would yield emission reductions from all on-road gasoline-powered vehicles and engines, and that the Tier 3 emission standards would apply to all engine fuel types, emissions from the entire Canadian fleet of on-road vehicles were modelled in MOVES, including emissions from motorcycles and all heavy-duty vehicles.

The projected NO_x and VOC emission reductions from pre-Tier 3 vehicles would be the result of the lower sulphur content in gasoline. Emission reductions resulting from the combination of the proposed SiGR and ORVEER standards would increase over time as Tier 3 vehicles become a larger percentage of the on-road vehicle fleet. By 2030, it is projected that Tier 3 light-duty vehicles would represent over 70% of the total Canadian in-use light-duty fleet of on-road vehicles. As a result of turnover of the on-road vehicle fleet, the NO_x and VOC emission reductions from Tier 3 vehicles were estimated to be considerably larger in 2030 than in 2020, since a larger portion of the fleet would meet the Tier 3 emission standards in this later year. Similarly, estimated emission reductions from pre-Tier 3 vehicles as a result of the lower sulphur content in gasoline are expected to be lower in 2030 as pre-Tier 3 vehicles come to represent a smaller portion of the on-road vehicle fleet.

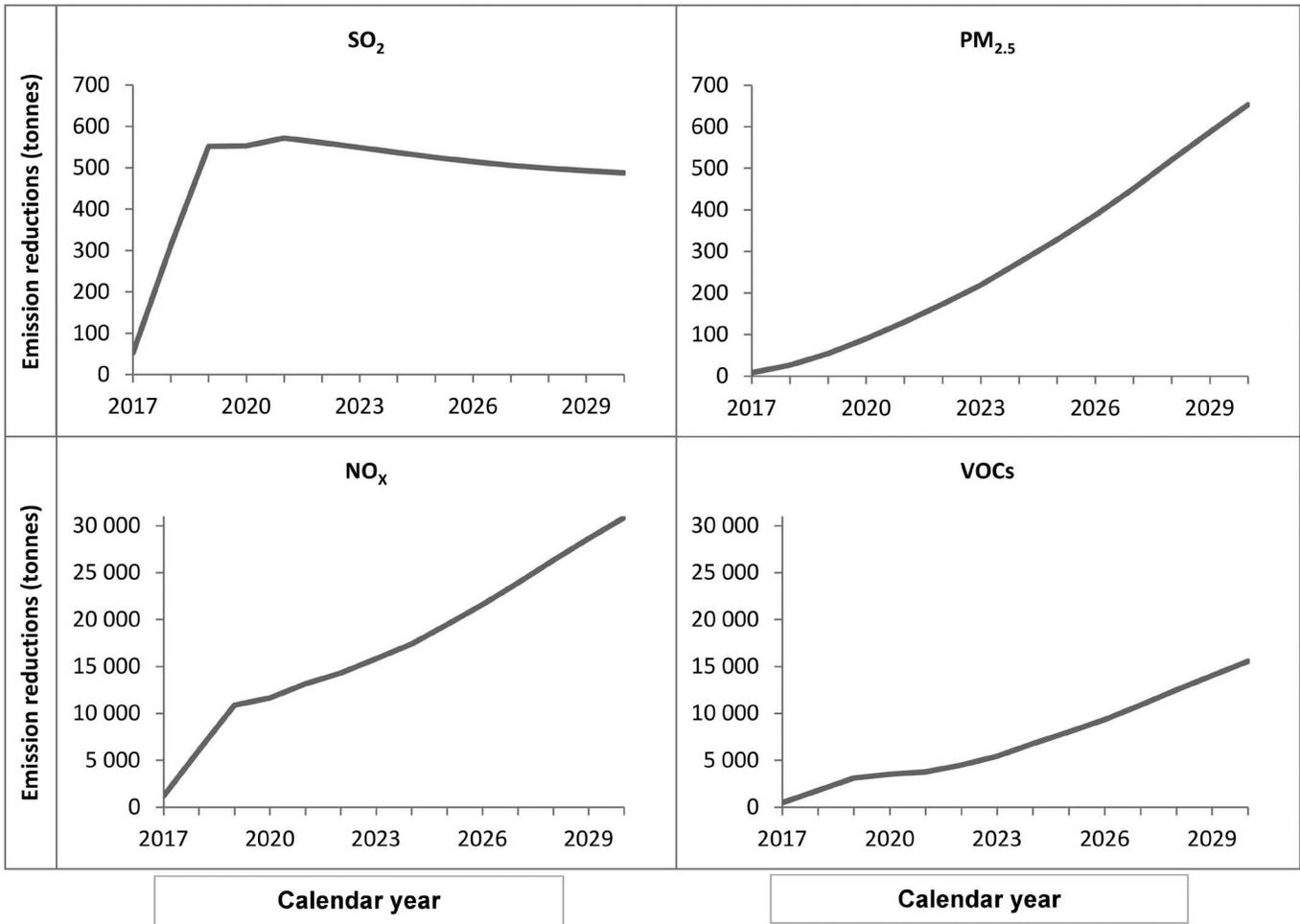
National-level emissions were estimated using MOVES for the years 2017 to 2030 to show trends in primary annual emission reductions from on-road vehicles in Canada due to the proposed Amendments relative to the base case. The annual trends in NO_x, VOC, PM_{2.5} and SO₂ emission reductions are shown in Figure 3. Emission reductions of NO_x, VOCs and PM_{2.5} are expected to increase beyond 2030 until Tier 3 vehicles make up roughly 100% of the on-road vehicle fleet, after which point emission reductions are expected to stabilize.

Compte tenu des flexibilités temporaires présentes dans les modifications au RSE proposées pendant la période de 2017 à 2019, les producteurs et les importateurs d'essence devraient progresser vers la conformité totale aux limites réduites de soufre pour l'essence d'ici 2020. Étant donné que la réduction de la teneur en soufre de l'essence entraînerait une réduction des émissions provenant de tous les véhicules routiers et moteurs à essence, et que les normes d'émission de niveau 3 s'appliqueraient à tous les types de moteurs à carburant, les émissions provenant de l'ensemble du parc de véhicules routiers du Canada ont été modélisées dans le modèle MOVES, y compris les émissions provenant des motocyclettes et des véhicules lourds.

Les réductions prévues de NO_x et de COV des véhicules antérieurs au niveau 3 découleraient de la baisse de la teneur en soufre de l'essence. Les réductions des émissions attribuables à la combinaison des normes proposées aux RSE et RÉVRM augmenteraient au fil du temps, à mesure que les véhicules de niveau 3 constitueront un pourcentage plus important du parc de véhicules routiers. En 2030, on prévoit que les véhicules légers de niveau 3 représenteront plus de 70 % du parc total canadien de véhicules légers routiers en opération. À la suite du renouvellement du parc de véhicules routiers, les réductions d'émissions de NO_x et de COV de véhicules de niveau 3 devraient être considérablement plus importantes en 2030 qu'en 2020, puisqu'à cette date, une partie plus importante du parc respecterait les normes sur les émissions de niveau 3. De même, on prévoit que les estimations des réductions des émissions des véhicules antérieurs au niveau 3, à la suite de la baisse de la teneur en soufre de l'essence, seront plus faibles en 2030, à mesure que les véhicules antérieurs au niveau 3 représenteront une plus faible proportion du parc de véhicules routiers.

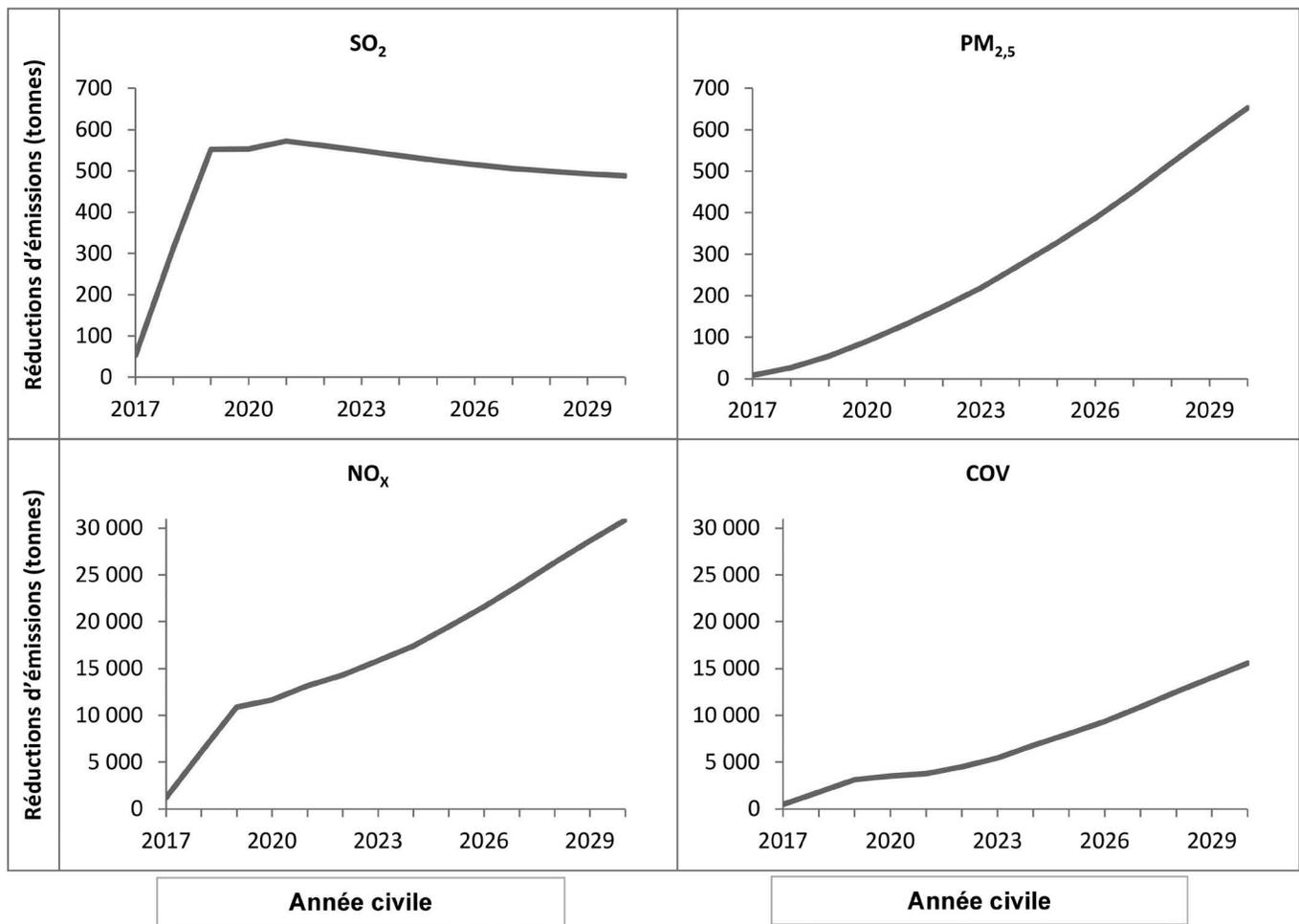
On a estimé les émissions au niveau national en utilisant le modèle MOVES pour les années de 2017 à 2030 afin de montrer les tendances des réductions des émissions annuelles principales des véhicules routiers au Canada par suite des modifications proposées par rapport au cas de base. Les tendances annuelles des réductions des émissions de NO_x, de COV, de PM_{2.5} et de SO₂ sont indiquées dans la figure 3. Les réductions des émissions de NO_x, de COV et de PM_{2.5} devraient augmenter après 2030 jusqu'à ce que les véhicules de niveau 3 constituent environ 100 % du parc de véhicules routiers, après quoi la réduction des émissions devrait se stabiliser.

Figure 3: National-level reductions in primary annual emissions of key air pollutants from on-road vehicles in Canada due to the proposed Amendments relative to the base case



Note: The emission reduction estimates illustrated in this figure are based on national-level modelling and thus do not correspond exactly to the estimates presented in Table 10, which are based on more detailed modelling at the provincial/territorial level.

Figure 3 : Réductions à l'échelle nationale des principales émissions annuelles de polluants atmosphériques clés des véhicules routiers au Canada par suite des modifications proposées par rapport au cas de base



Nota : Les estimations de réduction des émissions démontrées dans la présente figure sont fondées sur des modèles nationaux et ne correspondent donc pas exactement aux estimations présentées au tableau 10, qui sont fondées sur des modèles provinciaux-territoriaux plus détaillés.

In the figure above, the effect of reducing sulphur in gasoline can be most clearly seen in the reductions in SO₂ emissions over the 2017 to 2020 period. Vehicle fleet turnover from 2017 to 2030 is expected to result in increasing reductions in NO_x, VOC, and PM_{2,5} emissions over this period, as an increasing portion of the fleet would meet more stringent emission standards. Reductions in SO₂ emissions are not expected to follow the same trend since they are directly related to the amount of fuel combusted and the level of sulphur in the fuel.

Over the 2017 to 2020 and 2020 to 2030 periods, there are relatively linear trends in emission reduction estimates for NO_x, VOCs, and PM_{2,5}. These trends support the assumption of linearity employed to estimate cumulative health and environmental benefits over the 2017 to 2030 period using the provincial/territorial-level modelling results for the years 2020 and 2030.

Air quality modelling

The detailed emission results from MOVES for 2020 and 2030 were used as inputs for ambient air quality modelling within AURAMS. To reflect the expected location of vehicles, Canadian population densities and road class type information were used to geographically allocate the MOVES results. AURAMS was then

Dans la figure ci-dessus, on constate clairement l'effet de la réduction de soufre dans l'essence dans les réductions des émissions de SO₂ pendant la période de 2017 à 2020. Le renouvellement du parc de véhicules de 2017 à 2030 devrait occasionner une plus forte réduction des émissions de NO_x, de COV et de PM_{2,5} au cours de cette période, à mesure qu'une portion croissante du parc respectera les normes d'émission plus strictes. Les réductions des émissions de SO₂ ne devraient pas suivre la même tendance, puisqu'elles sont directement liées à la quantité de carburant consommé et à la teneur en soufre des carburants.

Au cours des périodes de 2017 à 2020 et de 2020 à 2030, il y a des tendances relativement linéaires des estimations de la réduction des émissions de NO_x, de COV et de PM_{2,5}. Ces tendances corroborent l'hypothèse de la linéarité utilisée pour estimer les bienfaits cumulatifs pour la santé et l'environnement au cours de la période de 2017 à 2030 en utilisant les résultats de la modélisation aux niveaux provincial et territorial pour les années 2020 et 2030.

Modélisation de la qualité de l'air

Les résultats détaillés pour les émissions du modèle MOVES pour 2020 et 2030 ont été utilisés comme intrants pour la modélisation de la qualité de l'air ambiant dans AURAMS. Pour prendre en compte l'emplacement prévu des véhicules, on a utilisé les densités de la population canadienne et l'information de type catégorie

used to estimate the impacts on ambient air quality resulting from the interaction of vehicle emission reductions with existing ambient air quality, daily weather and wind patterns. The relationship between air pollutant emissions and ambient air quality is complex and non-linear. This is particularly true for the formation of ground-level ozone (O₃) through the interaction of NO_x and VOCs. Key outputs from AURAMS used in the benefits analysis include different metrics, such as hourly and daily ambient concentrations of PM_{2.5}, nitrogen dioxide (NO₂) and ground-level ozone, reported by census division and statistically aggregated annually for the years 2020 and 2030.

Health benefits modelling and valuation

Health Canada applied the Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) to estimate the health impacts of the proposed Amendments. Using the air quality projections generated by AURAMS, changes in ambient air quality levels were allocated to each Canadian census division and used as inputs for AQBAT. Based on changes in local ambient air quality, AQBAT estimated the likely reductions in average per capita risks for a range of health impacts known to be associated with air pollution exposure. These changes in per capita risks were then multiplied by the affected populations in order to estimate the reduction in the number of health problems experienced by Canadians. AQBAT also applied economic values drawn from the available literature to estimate the average per capita economic benefits of lowered health risks. AQBAT estimated the health and associated economic benefits from the proposed Amendments for the years 2020 and 2030. Benefits for the entire 2017 to 2030 period were estimated assuming that benefits would follow a linear trend from 2017 to 2020 and from 2021 to 2030, based on the estimated emissions of key pollutants.

It was estimated that, from 2017 to 2030, air quality improvements resulting from the proposed Amendments would prevent about 1 400 premature deaths related to air pollution. The proposed Amendments were also estimated to prevent nearly 200 000 days of asthma symptoms, 910 000 days of limited activity due to breathing problems, and 2.8 million days of acute respiratory problems.

Table 12: Health impacts attributable to the proposed Amendments

Health impacts as avoided adverse events	In 2020	In 2030	Cumulative: 2017 to 2030	Cumulative Health Benefits (\$ millions*)
Short-term respiratory problems				
Episodes of acute childhood bronchitis	115	500	3 500	\$1
Days of asthma symptoms experienced	6 600	28 000	200 000	\$10
Days of limited activity due to breathing problems	30 000	86 000	910 000	\$35
Days of acute respiratory problems	91 000	380 000	2 800 000	\$24

de route pour attribuer géographiquement les résultats de MOVES. AURAMS a ensuite été utilisé pour estimer les impacts sur la qualité de l'air ambiant découlant de l'interaction des réductions des émissions des véhicules avec la qualité de l'air ambiant existante, les conditions météorologiques quotidiennes et les régimes de vent. La relation entre les émissions de polluants atmosphériques et la qualité de l'air ambiant est complexe et non linéaire. Ceci vaut particulièrement pour la formation d'ozone troposphérique (O₃) par l'interaction des NO_x et des COV. Les principaux extraits d'AURAMS utilisés dans l'analyse des avantages comprennent différents paramètres, notamment les concentrations horaires et quotidiennes de PM_{2.5}, de dioxyde d'azote (NO₂) et d'ozone troposphériques, déclarés par division de recensement et agrégés statistiquement chaque année pour les années 2020 et 2030.

Modélisation et évaluation des bienfaits pour la santé

Santé Canada a appliqué l'Outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) pour estimer les effets qu'exerceraient les modifications proposées sur la santé. En utilisant les projections de qualité de l'air générées par AURAMS, les changements dans les niveaux de qualité de l'air ambiant ont été attribués à chaque division de recensement du Canada et utilisés comme intrants pour l'OEAQA. En se basant sur les changements de la qualité de l'air ambiant, l'OEAQA a estimé les réductions probables des risques moyens par habitant pour un éventail d'effets sur la santé en lien à l'exposition à la pollution atmosphérique. On a ensuite multiplié ces changements des risques par habitant par les populations touchées pour estimer la réduction du nombre de problèmes de santé éprouvés par les Canadiens. L'OEAQA a également appliqué les valeurs économiques tirées de la documentation disponible pour estimer les avantages économiques moyens par habitant découlant de la baisse des risques pour la santé. L'OEAQA a estimé les bienfaits pour la santé et les avantages économiques connexes attribuables aux modifications proposées pour les années 2020 et 2030. On a estimé les avantages pour l'ensemble de la période de 2017 à 2030 en posant comme hypothèse que les avantages suivraient une tendance linéaire de 2017 à 2020 et de 2021 à 2030, en fonction des estimations des émissions de polluants clés.

On a estimé que de 2017 à 2030, les améliorations de la qualité de l'air découlant des modifications proposées préviendraient quelque 1 400 décès prématurés reliés à la pollution atmosphérique. On a également estimé que les modifications proposées empêcheraient près de 200 000 jours de symptômes d'asthme, 910 000 jours d'activité limitée imputable à des problèmes respiratoires et 2,8 millions de jours de problèmes respiratoires aigus.

Tableau 12 : Effets sur la santé attribuables aux modifications proposées

Effets sur la santé sous forme d'événements défavorables évités	En 2020	En 2030	Cumulatif : 2017 à 2030	Bienfaits cumulatifs pour la santé (millions \$*)
Problèmes respiratoires de courte durée				
Épisodes de bronchite aiguë dans l'enfance	115	500	3 500	1 \$
Journées de symptômes d'asthme	6 600	28 000	200 000	10 \$
Journées d'activité limitée à la suite de problèmes respiratoires	30 000	86 000	910 000	35 \$
Journées de problèmes respiratoires aigus	91 000	380 000	2 800 000	24 \$

Table 12: Health impacts attributable to the proposed Amendments — *Continued*

Health impacts as avoided adverse events	In 2020	In 2030	Cumulative: 2017 to 2030	Cumulative Health Benefits (\$ millions*)
Adult chronic respiratory problems (chronic bronchitis)	18	80	560	\$170
Premature death associated with air pollution	40	200	1 400	\$7,000
All health end points				\$7,200

Note: Cumulative health benefits do not add up due to rounding.

* (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

It was estimated that, from 2017 to 2030, air quality improvements resulting from the proposed Amendments would generate cumulative health benefits valued at \$7.2 billion, in present value terms. These benefits were calculated by multiplying the health impacts in Table 12 by the corresponding economic values linked with the health risk decreases. The majority of the projected economic benefits (\$7.0 billion) are a result of estimated reductions in the risk of premature death multiplied by an estimate of the average willingness-to-pay for small reductions in the risk of premature death. These health benefits are associated primarily with reductions in ambient levels of PM_{2.5}, ground-level ozone and NO₂. Nationally, reductions in PM_{2.5} accounted for the largest share of the benefits, but there is considerable regional variability, with ozone and NO₂ reductions contributing significant benefits in many parts of the country.

Table 13: Health benefits attributable to the proposed Amendments (millions of 2013 dollars; only discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column)

Year(s)	PM _{2.5}	Ozone (O ₃)	NO ₂	Total Health Benefits (Undiscounted)	Total Health Benefits (Discounted)
2020	140	70	81	300	250
2030	720	410	300	1,500	920
2017 to 2030	4,900	2,800	2,200	10,000	7,200

Environmental benefits modelling and valuation

Similarly, air quality modelling results for 2020 and 2030 from AURAMS were used as an input for AQVM2 to model environmental impacts, and these results were assumed to extend in linear trends over the periods 2017 to 2020 and 2021 to 2030. The present value of the cumulative benefits over the 2017 to 2030 period is estimated to be about \$90 million, which accounts for the increase in sales revenue associated with enhanced crop productivity due to lower O₃ levels, avoided cleaning costs for residential households due to reduced soiling from PM deposition, and households' willingness-to-pay for visibility improvement associated with lower PM levels, as shown in Table 14.

Tableau 12 : Effets sur la santé attribuables aux modifications proposées (*suite*)

Effets sur la santé sous forme d'événements défavorables évités	En 2020	En 2030	Cumulatif : 2017 à 2030	Bienfaits cumulatifs pour la santé (millions \$*)
Problèmes respiratoires chroniques d'adulte (bronchite chronique)	18	80	560	170 \$
Décès prématurés associés à la pollution atmosphérique	40	200	1 400	7 000 \$
Tous les résultats sur la santé				7 200 \$

Nota : Les bienfaits cumulatifs peuvent ne pas correspondre en raison de l'arrondissement des montants.

* (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)

On a estimé que, de 2017 à 2030, les améliorations de la qualité de l'air découlant des modifications proposées généreraient des bienfaits pour la santé cumulatifs évalués à 7,2 milliards de dollars actualisés. Ces bienfaits ont été calculés en multipliant les effets sur la santé, présentés au tableau 12, par les valeurs économiques correspondantes liées aux diminutions des risques pour la santé. La majorité des bienfaits économiques prévus (7,0 milliards de dollars) découlent des réductions estimées du risque de décès prématurés multipliés par une estimation de la volonté moyenne de payer pour une réduction mineure des risques de décès prématurés. Ces bienfaits pour la santé sont associés principalement à des réductions des niveaux ambiants de PM_{2.5}, d'ozone troposphérique et de NO₂. À l'échelle nationale, les réductions de PM_{2.5} représentaient la plus grande part des bienfaits, mais il y a une forte variabilité régionale, les réductions d'ozone et de NO₂ apportant également d'importants avantages dans de nombreuses parties du pays.

Tableau 13 : Bienfaits pour la santé attribuables aux modifications proposées (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %, dans la colonne indiquée seulement)

Année(s)	PM _{2.5}	Ozone (O ₃)	NO ₂	Total des bienfaits pour la santé (non actualisé)	Total des bienfaits pour la santé (actualisé)
2020	140	70	81	300	250
2030	720	410	300	1 500	920
De 2017 à 2030	4 900	2 800	2 200	10 000	7 200

Modélisation et évaluation des avantages environnementaux

On a utilisé de façon semblable les résultats de la modélisation de la qualité de l'air pour 2020 et 2030 émanant d'AURAMS comme intrant du MEQA2 afin de modéliser les impacts environnementaux. Selon l'hypothèse retenue, ces résultats devaient suivre une tendance linéaire au cours des périodes de 2017 à 2020 et de 2021 à 2030. La valeur actualisée des avantages cumulatifs au cours de la période 2017 à 2030 est estimée à environ 90 millions de dollars, ce qui représente l'augmentation des recettes sur les ventes associées à une amélioration de la productivité des cultures agricoles par suite de la baisse des niveaux d'O₃, l'évitement des frais de nettoyage des ménages résidentiels par suite de la réduction de la salissure provoquée par les dépôts de PM et la volonté des ménages de payer pour une amélioration de la visibilité associée à la baisse des niveaux de PM, comme le montre le tableau 14.

Table 14: Environmental benefits related to air quality improvements (millions of 2013 dollars; only discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column)

Year(s)	Agriculture	Soiling	Visibility	Total Environmental Benefits (Undiscounted)	Total Environmental Benefits (Discounted)
2020	1.9	0.6	1.9	4.5	3.8
2030	6.4	2.8	8.1	17.3	10.8
2017 to 2030	48.8	19.8	58.3	126.9	90.1

Non-monetized benefits

Other reductions: This analysis has not taken into consideration the reductions in air pollutant emissions from off-road gasoline-powered engines, equipment, and vessels that would occur as a result of the proposed SiGR Amendments. Although the impacts of reducing air pollutant emissions from off-road sources powered by gasoline engines have not been quantified or monetized, these impacts would be expected to increase the overall health and environmental benefits estimated above.

Health: In addition to the impact that reductions in air pollutant emissions would have on the formation of smog, the proposed Amendments are also expected to reduce exposure to a number of other toxic substances, such as benzene, acetaldehyde, formaldehyde, acrolein and 1,3-butadiene. These substances are known to pose a wide range of health risks, from respiratory tract infections to increased cancer risk. Although the impacts of reducing emissions of these substances have not been quantified or monetized in this analysis, these impacts would be expected to increase the overall health benefits estimated above.

Environment: The proposed Amendments may also lead to some changes in greenhouse gas (GHG) emissions. It is expected that more energy would be required by refineries to reduce the amount of sulphur in gasoline. This increased energy consumption would lead to minor increases in GHGs over the 2017 to 2030 period. Due to improved vehicle emission control technologies and reduced sulphur in gasoline, vehicles would emit fewer GHGs in the form of methane (CH₄) and nitrous oxide (N₂O). There is some uncertainty regarding the exact relationship between the proposed vehicle emission standards and reductions in CH₄ and N₂O emissions, which makes it difficult to quantify these GHG impacts with a high level of precision. Nevertheless, as of 2020, increases in GHG emissions from refineries are estimated to be offset by reductions in GHG emissions from vehicles. Net GHG emission reductions were estimated to be at least 0.05 megatonnes per year, expressed in carbon dioxide (CO₂) equivalent terms. The net impact on GHG emissions was not monetized due to the uncertainty associated with the estimates, but the impact of the GHG emission changes is expected to be small relative to the other impacts of the proposed Amendments.

Business: The vehicle manufacturing sectors in Canada and the United States are highly integrated, and there is a long history of collaboration in working towards the alignment of emission standards. The implementation of common Canada–U.S. standards for gasoline refiners and importers and vehicle manufacturers and importers would provide regulatory certainty to facilitate investment decisions and minimize reporting burden by allowing the use

Tableau 14 : Avantages environnementaux afférents aux améliorations de la qualité de l'air (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %, dans la colonne indiquée seulement)

Années	Agriculture	Salissure	Visibilité	Total des bienfaits pour l'environnement (non actualisé)	Total des bienfaits pour l'environnement (actualisé)
2020	1,9	0,6	1,9	4,5	3,8
2030	6,4	2,8	8,1	17,3	10,8
De 2017 à 2030	48,8	19,8	58,3	126,9	90,1

Avantages non monétisés

Autres réductions : Cette analyse n'a pas pris en considération les réductions des émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs hors route à essence, de l'équipement et des navires qui surviendraient à la suite des modifications proposées au RSE. Même si les impacts de la réduction des émissions de polluants atmosphériques des sources à moteur hors route à essence n'ont pas été quantifiés ni monétisés, on s'attendrait à ce qu'ils accroissent les avantages pour la santé et l'environnement estimés précédemment.

Santé : En plus de l'effet qu'auraient les réductions des émissions de polluants atmosphériques sur la formation de smog, les modifications proposées devraient également réduire l'exposition à un certain nombre de substances toxiques telles que le benzène, l'acétaldéhyde, le formaldéhyde, l'acroléine et le 1,3-butadiène. On sait que ces substances présentent un vaste éventail de risques pour la santé humaine, depuis l'infection des voies respiratoires jusqu'à l'augmentation du risque de cancer. Bien que les impacts de la réduction des émissions de ces substances n'aient été ni quantifiés ni monétisés dans cette analyse, ces effets devraient accroître les bienfaits pour la santé estimés précédemment.

Environnement : Les modifications proposées pourraient également avoir un impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). On prévoit que les raffineries auront besoin de plus d'énergie pour réduire la teneur en soufre de l'essence. Cette augmentation de la consommation d'énergie augmenterait de façon minime les émissions de GES au cours de la période de 2017 à 2030. Par ailleurs, à la suite d'améliorations aux technologies antipollution des véhicules et de la réduction de la teneur en soufre de l'essence, les véhicules émettraient moins de GES sous la forme de méthane (CH₄) et d'oxyde nitreux (N₂O). Une certaine incertitude entoure la relation exacte entre les normes sur les émissions des véhicules proposées et les réductions des émissions de CH₄ et de N₂O, ce qui rend difficile la quantification exacte de ces incidences sur les GES. Quoi qu'il en soit, à partir de 2020, l'augmentation des émissions de GES des raffineries devrait être compensée par la réduction des émissions de GES provenant des véhicules. La réduction nette des émissions de GES est estimée à au moins 0,05 mégatonne par année, exprimée en équivalent de dioxyde de carbone (CO₂). L'impact net sur les émissions de GES n'a pas été monétisé en raison de l'incertitude associée aux estimations, mais l'effet qu'exerceront les changements des émissions de GES devrait être faible comparativement aux autres incidences des modifications proposées.

Entreprise : Les secteurs de la fabrication de véhicules du Canada et des États-Unis sont intimement intégrés et il y a une longue histoire de collaboration entre les deux pays dans l'harmonisation des normes sur les émissions polluantes. La mise en œuvre de normes communes Canada–États-Unis pour les raffineries et les importateurs d'essence et les fabricants et les importateurs de véhicules procurerait une certitude réglementaire pour faciliter les

of common information, data and emission testing results to demonstrate compliance.

Summary of benefits and costs

By 2030, the proposed Amendments are estimated to result in cumulative health and environmental benefits of \$7.3 billion; fuel, vehicle and other costs of \$2.6 billion; and net benefits for Canadians of \$4.7 billion, representing a benefit-to-cost ratio of almost 3:1.

Table 15: Statement of benefits and costs (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Monetized impacts	2014 to 2020	2021 to 2025	2026 to 2030	Total
Health benefits	600	2,500	4,100	7,200
Environmental benefits	10	32	49	90
Total benefits	610	2,532	4,149	7,290
Fuel costs	791	131	117	1,038
Vehicle technology costs	393	607	587	1,587
Government costs	2	0	0	2
Total costs	1,186	738	704	2,628
Net benefits (costs)	(576)	1,793	3,444	4,662
Non-monetized impacts:				
<ul style="list-style-type: none"> • additional reductions in air pollutant emissions from off-road gasoline-powered engines • anticipated health improvements due to reductions in exposure to other toxic substances • environmental benefits due to expected net reductions in GHG emissions • benefits to businesses due to regulatory alignment with the U.S. Tier 3 standards 				

Notes: The fuel and vehicle technology costs include the respective business administrative costs. Totals may not add up due to rounding.

This summary presents the discounted benefits and costs to show the estimated present value to Canadian society of monetized impacts expected to occur from 2014 to 2030. Using a 3% discount rate over this period, the estimated annualized average benefits are \$554 million, annualized average costs are \$200 million, and annualized average net benefits are \$354 million. There are other anticipated health, environmental and business benefits that were not monetized for this analysis, as shown in Table 15.

The time frame for this analysis was 2014 to 2030. After 2030, there would be some ongoing additional gasoline desulphurization costs as well as additional vehicle technology costs as Tier 3 vehicles continue to replace pre-Tier 3 vehicles. Additional health and environmental benefits would be expected over the lifetime of these Tier 3 vehicles and would be expected to outweigh the associated costs. In addition, the emission reductions and related health and environmental benefits resulting from 2017 to 2030 Tier 3 vehicles operating on 10 ppm sulphur gasoline during the portion of their lifetime operation that occurs after 2030 are not accounted for in the analysis.

décisions en matière d'investissement et réduire le plus possible le fardeau de déclaration, en permettant l'utilisation d'information, de données et de résultats de tests d'émission communs pour justifier la conformité.

Résumé des avantages et des coûts

On a estimé que d'ici 2030, les modifications proposées devraient procurer des avantages cumulatifs pour la santé et l'environnement se chiffrant à 7,3 milliards de dollars, à des coûts afférents au carburant, aux véhicules et à d'autres éléments s'élevant à 2,6 milliards de dollars et à des avantages nets pour les Canadiens de 4,7 milliards de dollars, ce qui représente un ratio coûts-avantages de presque 3:1.

Tableau 15 : Sommaire des avantages et des coûts (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts monétisés	De 2014 à 2020	De 2021 à 2025	De 2026 à 2030	Total
Avantages pour la santé	600	2 500	4 100	7 200
Avantages pour l'environnement	10	32	49	90
Total des avantages	610	2 532	4 149	7 290
Coûts du carburant	791	131	117	1 038
Coûts de la technologie des véhicules	393	607	587	1 587
Coûts pour le gouvernement	2	0	0	2
Total des coûts	1 186	738	704	2 628
Avantages nets (coûts)	(576)	1 793	3 444	4 662
Impacts non monétisés :				
<ul style="list-style-type: none"> • réductions additionnelles des émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs hors route à essence • améliorations anticipées pour la santé attribuables aux réductions à l'exposition à d'autres substances toxiques • bienfaits pour l'environnement attribuables aux réductions nettes prévues d'émissions de GES • avantages aux entreprises dus à l'harmonisation de la réglementation avec les normes de niveau 3 des États-Unis 				

Nota : Les coûts des carburants et de technologie des véhicules comprennent les frais d'administration respectifs des entreprises. Les totaux peuvent ne pas correspondre en raison de l'arrondissement des montants.

Ce sommaire présente les avantages et les coûts actualisés pour montrer la valeur actualisée estimée pour la société canadienne des impacts monétisés qui devraient se produire à partir de 2014 jusqu'en 2030. Si l'on utilise un taux d'actualisation de 3 % au cours de cette période, l'estimation des avantages moyens annualisés s'élève à 554 millions de dollars, les coûts moyens actualisés sont de 200 millions de dollars et les avantages nets moyens actualisés sont de 354 millions de dollars. D'autres avantages prévus pour la santé, l'environnement et les entreprises n'ont pas été monétisés aux fins de cette analyse, comme le montre le tableau 15.

La période de cette analyse s'étendait de 2014 à 2030. Après 2030, il y aurait certains coûts additionnels continus pour la désulfuration de l'essence, ainsi que des coûts de technologie des véhicules supplémentaires, à mesure que les véhicules de niveau 3 continuent de remplacer les véhicules antérieurs au niveau 3. Des bienfaits pour la santé et l'environnement supplémentaires seraient attendus au cours de la durée de fonctionnement de ces véhicules de niveau 3 et devraient être supérieurs aux coûts qui y sont associés. En outre, les réductions des émissions et les bienfaits pour la santé et l'environnement générés par les véhicules de niveau 3 fabriqués de 2017 à 2030 utilisant de l'essence avec une

This analysis assumed that both the proposed SiGR and ORVEER Amendments would be implemented together. An analysis of the impacts if either the proposed SiGR or ORVEER Amendments were implemented alone was not considered, because the current regulatory approach introduces the proposed SiGR and ORVEER Amendments together in order to achieve the full benefits of regulatory alignment and to implement an integrated systems approach with respect to fuels and vehicles to reduce smog-forming emissions resulting from the use of on-road vehicles.

The base case assumes that there would be no reductions in gasoline sulphur concentrations and no improvement in on-road vehicle emission control technologies. There could, however, be some sulphur reductions or technology improvements in the base case, particularly if Canadian refineries and vehicle manufacturers respond directly to the U.S. EPA Tier 3 Final Rule. Under such circumstances, the incremental costs and benefits attributable to the proposed Amendments would be proportionately reduced, but net benefits for Canadians would still be expected.

Sensitivity analysis

The results of this analysis are based on key parameter estimates, which could be higher or lower than indicated by available evidence. Given this uncertainty, alternate estimates of the benefits, costs, and discount rate have been considered to assess their impacts on expected net benefit results. A wider range of uncertainty was considered for alternate benefit estimates, since there is a higher degree of uncertainty around the benefit modelling and cumulative valuation estimates than there is about the cost estimates. A worst-case scenario of both higher costs and lower benefits was also considered. An alternate discount rate of 7% was also considered, as per TBS guidance. As shown in Table 16, there are expected net benefits over a range of alternate impact estimates and under an alternate discount rate, which is evidence that the net benefit results are likely robust.

Table 16: Sensitivity analysis for alternate estimates of costs, benefits and discount rate (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate, except in the case in which a 7% rate is used)

Alternate impact analysis estimates	Alternate net benefits
Central case	4,662
Costs 25% higher than estimated	4,004
Benefits 50% lower than estimated	1,016
Costs 25% higher and benefits 50% lower	359
Costs and benefits discounted at 7% per year	2,722

Distributional impacts

Vehicle sector impacts: The proposed ORVEER Amendments would introduce regulatory provisions harmonized with those of the U.S. EPA, thus maintaining common North American standards. As a result, the proposed Amendments are expected to preserve the competitiveness of the Canadian vehicle manufacturing

concentration de soufre de 10 ppm pendant la partie de leur durée de fonctionnement qui se situe dans la période postérieure à 2030 ne sont pas pris en compte aux fins de cette analyse.

Dans cette analyse, on suppose que les modifications proposées au RSE et au RÉVRM seraient mises en œuvre simultanément. Une analyse des impacts si les modifications proposées au RSE ou au RÉVRM étaient mises en œuvre isolément n'a pas été prise en compte, parce que l'approche de réglementation actuelle consiste à présenter les modifications proposées au RSE et au RÉVRM ensemble, afin de réaliser tous les avantages de l'harmonisation de la réglementation et de mettre en œuvre une approche de système intégré à l'égard des carburants et des véhicules afin de réduire les émissions génératrices de smog résultant de l'utilisation de véhicules routiers.

Le cas de base suppose qu'il n'y aurait pas de réduction de la teneur en soufre de l'essence ni aucune amélioration des technologies antipollution des véhicules routiers. Il pourrait cependant y avoir certaines réductions de soufre ou des améliorations de la technologie antipollution dans le cas de base, particulièrement si les raffineries et les fabricants de véhicules canadiens réagissent directement à la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis. Dans de telles circonstances, les coûts et les avantages différentiels attribuables aux modifications proposées seraient réduits proportionnellement, mais on s'attendrait néanmoins à des avantages nets pour les Canadiens.

Analyse de la sensibilité

Les résultats de cette analyse sont fondés sur des estimations de paramètres clés, qui pourraient être supérieurs ou inférieurs à ce qu'indiquent les éléments probants disponibles. Compte tenu de cette incertitude, d'autres estimations des avantages, des coûts et du taux d'actualisation ont été prises en compte pour évaluer leurs incidences sur les résultats prévus des avantages nets. On a pris en considération un ensemble plus vaste d'incertitudes pour les estimations de rechange des avantages, puisque le degré d'incertitude est plus élevé au sujet de la modélisation des avantages et des estimations des évaluations cumulatives qu'au sujet des estimations des coûts. Le pire scénario pour des augmentations des coûts et des baisses des avantages a également été examiné. Un taux d'actualisation de rechange de 7 % a également été étudié, conformément au guide du SCT. Comme le montre le tableau 16, on constate des avantages nets prévus pour un ensemble d'estimations différentes des incidences et selon un autre taux d'actualisation, ce qui prouve que les résultats des avantages nets sont probablement solides.

Tableau 16 : Analyse de la sensibilité pour d'autres estimations des coûts, des avantages et du taux d'actualisation (en millions de dollars de 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %, sauf dans le cas dans lequel un taux de 7 % est utilisé)

Autres estimations de l'analyse d'impact	Autres avantages nets
Cas central	4 662
Coûts supérieurs de 25 % aux estimations	4 004
Avantages inférieurs de 50 % aux estimations	1 016
Coûts de 25 % supérieurs et avantages de 50 % inférieurs	359
Coûts et avantages actualisés à raison de 7 % par an	2 722

Impacts sur le plan de la distribution

Impacts sur le secteur des véhicules : Les modifications proposées au RÉVRM introduiraient des dispositions réglementaires harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis, assurant ainsi le maintien de normes nord-américaines communes. Par conséquent, les modifications proposées devraient préserver la compétitivité de

industry and minimize the compliance burden for vehicle manufacturers and importers by allowing companies to benefit from harmonized compliance, data and testing requirements. The proposed ORVEER Amendments would also increase production costs for the Canadian vehicle manufacturing and importing sectors. Similarly to the United States, the average vehicle production costs would increase starting with the 2017 model year and are expected to be about \$70 per 2025 model year when the proposed emission standards reach full stringency. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. Potential vehicle price increases resulting from the proposed ORVEER Amendments are likely to be small relative to total vehicle production costs. Considering that the potential price increases are likely to be small, it is expected that any subsequent decrease in vehicle sales would be negligible. A complete analysis of price impacts is beyond the scope of this analysis.

Refinery sector impacts: The proposed SiGR Amendments would ensure the supply of lower sulphur gasoline across Canada. The major export market for Canadian gasoline-producing refineries is the United States, which has published its Final Rule to reduce the sulphur levels in gasoline. Canadian refineries are well positioned to supply the North American gasoline market with lower sulphur gasoline, since Canadian gasoline is currently well below the existing SiGR sulphur standard of 30 ppm. The proposed SiGR Amendments would increase production costs for the Canadian fuel refining sector, and fuel importers may pay an increased price for gasoline that meets the more stringent sulphur standards. The average gasoline production costs would be expected to increase by about 0.2 cents per litre. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. The degree to which gasoline production cost increases may be passed on to consumers would depend on several market factors, including gasoline distribution constraints, market share competition, refinery capacity and production, and gasoline demand. Any potential gasoline price increase resulting from the proposed SiGR Amendments would likely be small relative to the price of gasoline and normal day-to-day price volatility. A complete analysis of price impacts is beyond the scope of this analysis.

Regional impacts: Assuming that the costs of the proposed ORVEER Amendments would be distributed across Canada according to the distribution of sales of new vehicles, and that the costs of the proposed SiGR Amendments would be distributed based on refinery locations and their expected capital and operating investments, the costs would be relatively evenly distributed across Canada. Areas of Canada with the greatest population densities and vehicle use would see the greatest health and environmental benefits as a result of the proposed Amendments. Net benefits are expected across Canada, as shown in Table 17.

Table 17: Regional distribution of impacts of the proposed Amendments (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Impacts by region	West	Ontario	East	Canada
Health and environmental benefits	2,060	3,540	1,690	7,290
Fuel costs	432	221	385	1,038

l'industrie automobile canadienne et minimiser le fardeau de la conformité pour les fabricants et les importateurs de véhicules en permettant aux entreprises de tirer parti des exigences harmonisées en matière de conformité, de données et d'essais. Les modifications proposées au RÉVRM accroîtraient également les coûts de production et d'importation pour le secteur canadien de la fabrication de véhicules. Comme aux États-Unis, le coût de production moyen des véhicules devrait augmenter commençant avec l'année de modèle 2017. Cette augmentation serait en moyenne de 70 \$ par véhicule pour l'année de modèle 2025, lorsque les normes atteindront leur niveau final plus rigoureux. On prévoit qu'une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. L'augmentation potentielle du prix des véhicules découlant des modifications proposées devrait probablement être faible comparativement au coût total de production de ces véhicules. Compte tenu de la faible augmentation du prix des véhicules, on s'attend à ce que toute réduction subséquente des ventes de véhicules soit négligeable. Une analyse complète des répercussions sur les prix dépasse la portée de la présente analyse.

Impacts sur le secteur du raffinage : Les modifications proposées au RSE garantiraient l'approvisionnement de carburant à teneur moins élevée en soufre partout au Canada. De plus, les États-Unis, principal marché d'exportation pour les raffineries canadiennes productrices d'essence, ont publié leur règle finale pour réduire la teneur en soufre de l'essence. Les raffineries canadiennes sont bien placées pour approvisionner le marché de l'essence nord-américain avec de l'essence à teneur moins élevée en soufre, puisque l'essence canadienne est actuellement bien en deçà des normes pour le soufre existantes de 30 ppm selon le RSE. Les modifications proposées au RSE accroîtraient les coûts de production pour le secteur du raffinage des carburants canadien, et les importateurs de carburants pourraient payer un prix plus élevé pour l'essence qui respecte les normes plus strictes pour le soufre. Le coût de production moyen de l'essence devrait augmenter d'environ 0,2 cent le litre. On prévoit qu'une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. L'amplitude de l'augmentation du coût de production de l'essence qui sera passée aux consommateurs dépendra de plusieurs facteurs, y compris les contraintes de distribution de l'essence, le niveau de concurrence au sein du marché en question, la capacité et la production des raffineries, et la demande en essence. Toute augmentation potentielle du prix de l'essence découlant des modifications proposées au RSE serait probablement faible relativement au prix de l'essence et de sa volatilité quotidienne. Une analyse complète des répercussions sur les prix dépasse la portée de la présente analyse.

Impacts régionaux : Si l'on suppose que les coûts des modifications proposées au RÉVRM seront répartis dans tout le Canada selon la distribution des ventes de nouveaux véhicules et que les coûts des modifications au RSE seront répartis en fonction de l'emplacement des raffineries et de leurs immobilisations et charges de fonctionnement prévues, les coûts seraient répartis de manière assez uniforme dans tout le Canada. Les régions du Canada présentant les plus fortes densités démographiques et d'utilisation de véhicules enregistreraient les plus importants bienfaits pour la santé et l'environnement par suite des modifications proposées. On prévoit des avantages nets partout au Canada, comme le montre le tableau 17.

Tableau 17 : Répartition régionale des impacts des modifications proposées (en millions de dollars 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts par région	Ouest	Ontario	Est	Canada
Bienfaits pour la santé et l'environnement	2 060	3 540	1 690	7 290
Coûts du carburant	432	221	385	1 038

Table 17: Regional distribution of impacts of the proposed Amendments (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate) — *Continued*

Impacts by region	West	Ontario	East	Canada
Vehicle technology costs	463	584	540	1,587
Net benefits	1,165	2,735	765	4,665

Notes: 1. The net benefit estimates presented here do not exactly correspond to those in the benefit and cost summary table due to rounding and because they do not include business administrative and government costs.

2. The West region includes Yukon, the Northwest Territories, Nunavut, British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. The East region includes Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland and Labrador.

“One-for-One” Rule¹⁹

Net increases in administrative burden costs under the proposed SiGR Amendments are associated with learning about the new administrative obligations, the temporary compliance provisions, completing applications, and additional record-keeping and reporting requirements. The temporary compliance provisions expire at the end of 2019, after which there are expected to be no incremental business administrative costs. Assuming that all parties elect to participate in the temporary compliance option, the new administrative burden was estimated at about \$5,700 in annualized average costs to the gasoline-producing and -importing sector. Net administrative impacts per business for 16 impacted stakeholders (14 refiners and 2 importers) were estimated to be on average 13 hours per year, which corresponds to approximately \$350 in annualized average costs per business when allocated over the first 10 years of administrative cost impacts (2014–2023).

The proposed ORVEER Amendments would also be expected to result in increases in administrative burden costs due to learning about the new administrative obligations and additional record-keeping and reporting requirements. There would be minor decreases in administrative burden costs due to streamlined requirements related to the importation of vehicles into Canada. Overall, the proposed ORVEER Amendments would introduce a new net administrative burden of about \$68,000 in annualized average costs to the vehicle-manufacturing and -importing sector.²⁰ Net administrative impacts per business for 45 impacted stakeholders were estimated to be on average 57 hours per year, corresponding to about \$1,500 in annualized average costs per business when allocated over the first 10 years of administrative cost impacts (2017–2026).

Given the estimated increases in administrative burden, the proposed SiGR Amendments and proposed ORVEER Amendments are both considered an “IN” under the “One-for-One” Rule; therefore, they would each require equal and off-setting reductions in administrative costs imposed by other federal regulations. As the proposed Amendments would not create new regulatory titles, there would be no requirement to repeal existing regulations.

¹⁹ All cost estimates presented in this section are provided in 2012 Canadian dollars using a 7% discount rate over 10 years and represent administrative burden costs related to activities such as learning about new administrative regulatory obligations and meeting new record-keeping and information-reporting requirements. This approach follows TBS guidance on administrative burden calculations under the “One-for-One” Rule.

²⁰ The proposed administrative amendments to other CEPA 1999 regulations are not expected to result in any impacts on stakeholders, including administrative burden impacts.

Tableau 17 : Répartition régionale des impacts des modifications proposées (en millions de dollars 2013 actualisés à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %) [suite]

Impacts par région	Ouest	Ontario	Est	Canada
Coûts de la technologie pour les véhicules	463	584	540	1 587
Avantages nets	1 165	2 735	765	4 665

Nota : 1. Les estimations des avantages nets présentées ici ne correspondent pas exactement à celles du tableau sommaire des avantages et des coûts par suite de l'arrondissement des données et parce qu'elles ne comprennent pas les frais d'administration des entreprises et du gouvernement.

2. La région de l'Ouest comprend le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. La région de l'Est comprend le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador.

Règle du « un pour un »¹⁹

Les augmentations nettes du coût du fardeau administratif dans le cadre des modifications proposées au RSE sont associées à l'apprentissage des nouvelles obligations administratives, à l'option temporaire de conformité, à la présentation de demandes et aux exigences supplémentaires en matière de tenue de dossiers et de déclaration. L'option temporaire de conformité expire à la fin de 2019, après quoi il ne devrait pas y avoir d'autres frais administratifs supplémentaires pour les entreprises. Si l'on suppose que toutes les parties choisiront de participer à l'option temporaire de conformité, le nouveau fardeau administratif est estimé à environ 5 700 \$ en coûts moyens actualisés pour le secteur de la production et de l'importation d'essence. Les incidences administratives nettes par entreprise pour les 16 intervenants touchés (14 raffineries et 2 importateurs) ont été estimées à 13 heures par année en moyenne, ce qui correspond à environ 350 \$ en coûts moyens annualisés par entreprise, lorsqu'on les répartit sur les 10 premières années où s'appliquent ces coûts (2014 à 2023).

Les modifications proposées au RÉVRM devraient également déboucher sur des augmentations des coûts du fardeau administratif par suite de l'apprentissage des nouvelles obligations administratives et des exigences supplémentaires en matière de tenue des dossiers et de déclaration. Il y aurait des diminutions minimales des coûts du fardeau administratif par suite de la rationalisation des exigences en matière de conformité liées à l'importation de véhicules au Canada. Dans l'ensemble, les modifications proposées au RÉVRM introduiraient un nouveau fardeau administratif net d'environ 68 000 \$ en coûts moyens annualisés pour le secteur de la fabrication et de l'importation de véhicules²⁰. On a estimé que les incidences administratives nettes par entreprise pour les 45 intervenants touchés s'établissent en moyenne à 57 heures par année, ce qui correspond à environ 1 500 \$ en coûts moyens annualisés par entreprise lorsqu'on les alloue sur les 10 premières années où s'appliquent ces coûts (une période s'étendant de 2017 à 2026).

Compte tenu des augmentations estimées du fardeau administratif, les modifications proposées au RSE et les modifications proposées au RÉVRM sont toutes deux considérées comme un « AJOUT » en vertu de la règle du « un pour un » et exigeraient par conséquent, pour chacun des deux règlements, qu'on réduise de façon équivalente et compensatrice les coûts d'administration imposés par d'autres règlements fédéraux. Comme les

¹⁹ Toutes les estimations des coûts présentées dans la présente section sont exprimées en dollars canadiens de 2012 en utilisant un taux d'actualisation de 7 % sur 10 ans, et représentent le coût du fardeau administratif afférent aux activités comme celles de se familiariser avec les nouvelles obligations réglementaires en matière d'administration et de respecter les nouvelles exigences en matière de tenue de dossiers et de déclaration d'information. Cette approche suit le guide du SCT pour le calcul du fardeau administratif dans le cadre de la règle du « un pour un ».

²⁰ Des modifications administratives proposées à d'autres règlements de la LCPE (1999) ne devraient pas entraîner d'incidences sur les intervenants, y compris des répercussions sur le fardeau administratif.

Small business lens

The small business lens would not apply to the proposed Amendments as the impacted communities would consist of medium and large businesses only. There are currently no small business producers or importers of gasoline that report under SiGR, and the proposed SiGR Amendments would remove all current reporting requirements for producers or importers of less than 400 m³ of gasoline annually. The small business lens would not apply to the proposed ORVEER Amendments as the impacted regulatory community consists exclusively of Canadian subsidiaries of multinational vehicle corporations.

Consultation

On June 7, 2013, the Minister of the Environment announced the intent to further regulate air pollutant emissions from passenger cars and light-duty trucks of model years 2017 and beyond and to lower the level of sulphur in gasoline. On June 8, 2013, the Government of Canada published, in Part I of the *Canada Gazette*, the *Notice of intent to develop regulations to further limit emissions of smog-forming air pollutants from new cars and light trucks and to reduce the sulphur content of gasoline*.²¹ The Minister's announcement specified that Canada's proposed regulatory actions would build upon current regulations and would be aligned with the U.S. EPA Tier 3 standards. The publication of the notice of intent provided an opportunity to initiate early consultations with provincial and territorial governments as well as stakeholders and seek input on the development of the proposed Amendments. This announcement was followed by stakeholder consultations in the summer of 2013 to further clarify the announcement, initiate discussions on a preliminary regulatory approach and provide background to support formal comments on the notice of intent.

Ten submissions were received during the 30-day public comment period after the publication of the notice of intent: five from fuel stakeholders, four from vehicle stakeholders and one from a municipality. Environment Canada considered each of these comments, which were further discussed through informal technical working groups. These working groups, consisting of representatives from vehicle manufacturers and importers and gasoline producers and importers, met on several occasions in the summer and fall of 2013 with the goal of further discussing issues relevant to the notice of intent and to review key policy objectives, guiding principles and vehicle and fuel linkages. Discussions centered on issues affecting the potential design of the proposed Amendments and a preliminary framework for aligning with the U.S. Tier 3 standards.

As a complement to the meetings of the informal technical working groups, Environment Canada undertook a series of individual meetings with primary suppliers (refiners and importers) of gasoline. The goal of these meetings was to reach out to primary suppliers to gather or validate individual information to inform the regulatory analysis. Comments from these discussions were consistent with those from earlier meetings.

²¹ Available at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-eng.html.

modifications proposées ne créeraient pas de nouveaux titres de règlement, il ne serait pas nécessaire d'abroger des règlements existants.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'appliquerait pas aux modifications proposées, car la collectivité affectée ne serait composée que de moyennes et de grandes entreprises. Il n'y a actuellement aucune petite entreprise productrice ou importatrice d'essence qui rend compte en vertu du RSE, et les modifications proposées au RSE élimineraient toutes les exigences de déclaration actuelles pour les producteurs ou les importateurs de moins de 400 m³ d'essence par année. La lentille des petites entreprises ne s'appliquerait pas aux modifications proposées au RÉVRM, car la collectivité réglementée touchée se compose exclusivement de filiales canadiennes de sociétés multinationales de véhicules.

Consultation

Le 7 juin 2013, le ministre de l'Environnement a annoncé qu'il avait l'intention de réglementer davantage les émissions de polluants atmosphériques des véhicules à passagers et camionnettes des années de modèle 2017 et des années suivantes et de réduire la teneur en soufre de l'essence. Le 8 juin 2013, le gouvernement du Canada a publié, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, l'*Avis d'intention d'élaborer des règlements visant à limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog provenant des nouvelles voitures et des nouveaux camions légers et à réduire la teneur en soufre de l'essence*.²¹ Dans son annonce, le ministre a précisé que les mesures réglementaires proposées prendraient appui sur la réglementation actuelle et seraient harmonisées avec les normes de niveau 3 de l'EPA des États-Unis. La publication de l'avis d'intention a permis d'entamer des consultations préliminaires avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les intervenants pour obtenir leurs commentaires quant à l'élaboration des modifications proposées. Cette annonce a été suivie par des consultations avec les intervenants à l'été de 2013 afin de clarifier davantage l'annonce, d'entamer des discussions sur une approche de réglementation préliminaire et de fournir le contexte à l'appui des commentaires officiels au sujet de l'avis d'intention.

Dix représentations ont été reçues pendant la période de commentaires publics de 30 jours suivant la publication de l'avis d'intention : cinq émanaient d'intervenants du secteur des carburants, quatre provenaient d'intervenants du secteur des véhicules et une venait d'une municipalité. Environnement Canada a tenu compte de chacun de ces commentaires, qui ont été discutés plus à fond dans le cadre de groupes de travail technique informels. Ces groupes de travail, composés de représentants des fabricants et importateurs de véhicules et des producteurs et importateurs d'essence se sont réunis à plusieurs occasions à l'été et à l'automne 2013 dans le but de discuter plus à fond des enjeux ayant trait à l'avis d'intention et d'examiner les principaux objectifs stratégiques, les principes directeurs et les liens entre les véhicules et le carburant. Les discussions se sont articulées autour d'enjeux touchant la conception éventuelle des modifications proposées et d'un cadre préliminaire pour l'harmonisation avec les normes de niveau 3 des États-Unis.

En complément des réunions des groupes de travail techniques informels, Environnement Canada a entrepris une série de réunions individuelles avec les principaux fournisseurs (raffineurs et importateurs) d'essence. L'objectif de ces réunions consistait à communiquer avec les principaux fournisseurs afin de recueillir ou de valider de l'information individuelle devant éclairer l'analyse de la réglementation. Les commentaires émanant de ces discussions étaient cohérents avec ceux des réunions antérieures.

²¹ Disponible à l'adresse www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-fra.html.

Generally, comments from stakeholders included

- support for alignment with the U.S. EPA Tier 3 Final Rule from key vehicle and fuel stakeholders, such as the Canadian Fuels Association (CFA), Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), Global Automakers of Canada (GAC) and Truck and Engine Manufacturers Association (EMA);
- highlighting by vehicle manufacturers and importers of the importance of the concurrent introduction of lower sulphur gasoline and advanced emission control technologies to meet Tier 3 emission standards and deliver the intended emission reductions;
- requests for adequate lead time before the final coming into force of a 10 ppm annual average for sulphur content in gasoline (many stakeholders mentioned that five years would be sufficient);
- support for temporary provisions from 2014 to 2019 of either an interim average of 20 ppm sulphur in gasoline or alternative temporary compliance provisions; and
- requests to retain the current never-to-be-exceeded 80 ppm batch maximum.

While there was some support for an interim average, the majority of support was for a temporary compliance system for sulphur in gasoline. Consequently, the proposed SiGR Amendments include the option of participating in a temporary compliance system during the 2014 to 2019 period. This system also aims to provide flexibility and lead time as requested by refiners. Environment Canada has also maintained the current never-to-be-exceeded 80 ppm batch maximum as part of the proposed Amendments.

Environment Canada specifically raised the question of the default batch limit with working group members. While there was support for retaining the option of a default batch limit, recommendations on specific levels were limited.

Administrative requirements

Stakeholders were also consulted on the administrative requirements that are included in the proposed Amendments in order to inform estimates on administrative burden, as required under the "One-for-One" Rule. The specific estimates of administrative burden costs resulting from the proposed Amendments are contained within the "'One-for-One' Rule" section of this RIAS.

CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC)

Environment Canada offered to consult representatives from provincial, territorial and aboriginal governments through CEPA NAC in conjunction with the release of the notice of intent when CEPA NAC members were informed of this release via a letter dated June 12, 2013. In accordance with section 140 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), Environment Canada is also offering to consult with CEPA NAC members on the subject of the proposed Amendments.

Regulatory cooperation

Maintaining alignment with U.S. fuel quality standards and air pollutant emission standards for vehicles and engines is consistent with the objectives of the AQA, the Government of Canada's Clean Air Regulatory Agenda and the RCC. Consistent with this objective of maintaining alignment, the notice of intent released by Environment Canada on June 8, 2013, included the intent to align both SiGR and ORVEER with the U.S. EPA's proposed Tier 3 rule

En règle générale, les commentaires des intervenants comprenaient :

- un soutien pour l'harmonisation avec la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis de la part des principaux intervenants du secteur des véhicules et des carburants, notamment l'Association canadienne des carburants (ACC), l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) et la Truck and Engine Manufacturers Association (EMA);
- l'importance de l'introduction simultanée d'essence à plus faible teneur en soufre et de technologies antipollution de pointe afin de respecter les normes d'émissions de niveau 3 et de réaliser les réductions des émissions visées, qui a été soulignée par les fabricants et les importateurs de véhicules;
- des demandes pour un délai suffisant avant l'entrée en vigueur définitive de la moyenne annuelle de 10 ppm de soufre dans l'essence (de nombreux intervenants ont mentionné que cinq ans suffiraient);
- un soutien aux dispositions de l'option temporaire de 2014 à 2019, par une moyenne intérimaire de 20 ppm de soufre dans l'essence ou par une disposition alternative temporaire;
- des demandes de conserver le maximum actuel de 80 ppm (à ne jamais dépasser) par lot.

Bien qu'il y ait quelque soutien pour une moyenne intérimaire, la majorité du soutien allait à l'option temporaire de conformité pour le soufre dans l'essence. Par conséquent, les modifications proposées du SRE comprennent l'option temporaire de conformité pendant la période de 2014 à 2019. Ce système est également destiné à fournir de la flexibilité et un délai, comme l'ont demandé les raffineurs. Environnement Canada a également maintenu le maximum actuel de 80 ppm (à ne jamais dépasser) par lot dans le cadre des modifications proposées.

Environnement Canada a spécifiquement soulevé la question de la limite de lot par défaut avec les membres des groupes de travail. Il y a eu du soutien pour le maintien de l'option de la limite de lot par défaut, mais les recommandations à l'égard de niveaux précis étaient limitées.

Exigences administratives

On a également consulté les intervenants au sujet des exigences administratives découlant des modifications proposées afin d'éclairer les estimations du fardeau administratif, comme l'exige la règle du « un pour un ». Les estimations particulières des coûts du fardeau administratif découlant des modifications proposées figurent à la section « Règle du "un pour un" » du présent RÉIR.

Comité consultatif national (CCN) de la LCPE

Environnement Canada a proposé de consulter des représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones par l'entremise du CCN de la LCPE au moment de la diffusion de l'avis d'intention, lorsque les membres du CCN de la LCPE ont été avisés par lettre datée du 12 juin 2013. En vertu de l'article 140 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], Environnement Canada offre aussi de consulter les membres du CCN au sujet des modifications proposées.

Coopération en matière de réglementation

Le maintien de l'harmonisation avec les normes américaines sur la qualité des carburants et les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les moteurs concorde avec les objectifs de l'AQA, du Programme de réglementation de la qualité de l'air du gouvernement du Canada et du CCR. Dans le droit fil de l'objectif du maintien de l'harmonisation, l'avis d'intention diffusé par Environnement Canada le 8 juin 2013 comportait l'intention

in order to further limit emissions of smog-forming air pollutants from new cars and light trucks and to reduce the sulphur content of gasoline.

Rationale

Smog has a significant negative impact on the environment and health of Canadians. The proposed Amendments represent an integrated strategy to reduce smog caused by the emission of air pollutants from vehicles and would help ensure cleaner air for Canadians. The proposed SiGR Amendments would reduce the limit of sulphur in gasoline from a 30 ppm to a 10 ppm annual average. In combination with the requirement for less sulphur in gasoline, the Tier 3 emission standards included in the proposed ORVEER Amendments would lead to significant reductions in emissions of smog-forming air pollutants from new on-road vehicles, compared to the current Tier 2 emission standards. Thus, implementing the proposed Amendments would result in important health and environmental benefits for Canadians, and would maintain regulatory alignment between Canada and the United States.

To meet the requirements of the proposed Amendments, petroleum refineries and vehicle and engine manufacturers and importers would have to make investments of approximately \$2.6 billion to reduce the sulphur content of gasoline and install advanced emission control technologies over the 2017 to 2030 period. During this period, these investments would generate health and environmental benefits for Canadians of approximately \$7.3 billion, with a net benefit of \$4.7 billion for Canadian society. The proposed Amendments would also be expected to have minimal impacts on the prices of gasoline and vehicles. The average gasoline production costs would be expected to increase by about 0.2 cents per litre, while the average vehicle production costs would be expected to increase by about \$70 per new vehicle when the proposed emission standards reach full stringency. Some of these costs are expected to be passed on to consumers.

The proposed Amendments would align Canadian regulations with the U.S. EPA Tier 3 standards, ensuring common requirements in both jurisdictions and preserving the competitiveness of Canadian vehicle manufacturing and gasoline producing industries. The U.S. EPA Tier 3 emission standards represent the most stringent national air pollutant standards in the world. Additionally, the U.S. EPA Tier 3 gasoline sulphur standards are achieving low levels similar to the levels being achieved in California and in Europe, as well as in Japan, South Korea, and several other countries. The proposed Amendments were developed in consultation with key stakeholders who broadly support alignment with the U.S. EPA standards.

Implementation, enforcement and service standards

Environment Canada administers a comprehensive program to implement, enforce and verify compliance with SiGR and ORVEER. Members of the regulated community would be responsible for ensuring that they are in compliance with the proposed Amendments and would continue to be required to produce and maintain evidence of compliance. To assist ORVEER implementation, existing guidance materials would be updated to contain reference to certain heavy-duty vehicles. These guidance materials would present new “evidence of conformity” requirements and what procedures should be followed when submitting required

d’harmoniser le RSE et le RÉVRM avec la règle de niveau 3 proposée de l’EPA des États-Unis afin de limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques produisant du smog des nouvelles automobiles et des nouveaux camions légers et de réduire la teneur en soufre de l’essence.

Justification

Le smog exerce un impact néfaste important sur l’environnement et la santé des Canadiens. Les modifications proposées représentent une stratégie intégrée pour réduire le smog causé par les émissions de polluants atmosphériques de véhicules et contribueraient à ce que l’air soit pur pour les Canadiens. Les modifications proposées au RSE réduiraient la limite de soufre dans l’exigence d’essence d’une moyenne annuelle de 30 ppm à 10 ppm. En combinaison avec l’exigence d’essence à plus faible teneur en soufre, les normes sur les véhicules de niveau 3 incluses dans les modifications proposées au RÉVRM aboutiraient à d’importantes réductions des émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog produites par les nouveaux véhicules routiers, par rapport aux normes d’émissions actuelles de niveau 2. Ainsi, la mise en œuvre des modifications proposées aboutirait à d’importants bienfaits pour la santé et l’environnement pour les Canadiens et maintiendrait l’harmonisation de la réglementation entre le Canada et les États-Unis.

Pour respecter les exigences des modifications proposées, les raffineries de pétrole et les fabricants et les importateurs de véhicules et de moteurs devraient consentir à des investissements d’environ 2,6 milliards de dollars pour réduire la teneur en soufre de l’essence et installer des technologies antipollution de pointe au cours de la période de 2017 à 2030. Pendant cette période, ces investissements produiraient des bienfaits pour la santé et l’environnement pour la population canadienne d’environ 7,3 milliards de dollars, avec un avantage net de 4,7 milliards de dollars pour la société canadienne. Les modifications proposées devraient également exercer un effet minimal sur les prix de l’essence et des véhicules. Le coût de production moyen de l’essence devrait augmenter d’environ 0,2 cent par litre, tandis que le coût de production moyen d’un véhicule devrait augmenter d’environ 70 \$ lorsque les normes d’émissions proposées atteindront leur pleine rigueur. On s’attend à ce qu’une partie de ces coûts soit passée aux consommateurs.

Les modifications proposées harmoniseraient la réglementation canadienne avec les normes de niveau 3 de l’EPA des États-Unis, ce qui garantirait que les exigences seront les mêmes dans les deux administrations et préserverait la compétitivité des industries canadiennes de fabrication de véhicules et de production d’essence. Les normes d’émission de niveau 3 de l’EPA représentent les normes sur les polluants atmosphériques nationales les plus rigoureuses au monde. De plus, les normes sur la teneur en soufre de l’essence de niveau 3 de l’EPA atteignent de faibles niveaux similaires aux niveaux réalisés en Californie et en Europe ainsi qu’au Japon, en Corée du Sud et dans plusieurs autres pays. Les modifications proposées ont été élaborées en consultation avec des intervenants clés qui sont généralement en faveur de l’harmonisation avec les normes de l’EPA des États-Unis.

Mise en œuvre, application et normes de service

Environnement Canada administre un programme exhaustif pour mettre en œuvre et appliquer le RSE et le RÉVRM et vérifier la conformité à ceux-ci. Les membres de la collectivité réglementée seraient responsables de veiller à ce qu’ils se conforment aux modifications proposées et continueraient d’être tenus de produire et de conserver la justification de conformité. Pour aider à la mise en œuvre du RÉVRM, des documents d’orientation existants seront mis à jour pour faire mention de certains véhicules lourds. Ces documents d’orientation expliqueraient les nouvelles exigences de « justification de la conformité » et les procédures qui

documentation. With respect to SiGR, guidance material would be updated to include requirements for the temporary compliance option for the 2014 to 2019 period, along with the 10 ppm standard for sulphur in gasoline starting in 2017.

The proposed Amendments would not impact the manner in which SiGR or ORVEER are enforced. Since the proposed Amendments would be made under CEPA 1999, enforcement officers would, when verifying compliance with the proposed Amendments, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under CEPA 1999. Regarding the proposed Amendments, Environment Canada would continue to respect the same service standards in terms of reviewing and responding to regulatory documents in a timely manner. Environment Canada would strive to respond to submissions according to the timelines published in the *Submission Requirements for Evidence of Conformity for Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Medium-Duty Passenger Vehicles Guidance Document*.

Performance measurement and evaluation

The expected outcome of the proposed Amendments is in alignment with departmental priorities to reduce emissions of criteria air pollutants and GHGs from transportation sources (vehicles, engines and fuels). The performance of the proposed Amendments in achieving these outcomes would be measured and evaluated.

Clear and quantified performance indicators would be defined for each outcome and would be tracked annually through yearly reporting and testing requirements. For fuel producers and importers, these indicators include annual reporting by all regulatees of sulphur content by volume of gasoline produced or imported by batch maximum and annual average. For on-road vehicle manufacturers and importers, performance indicators include importation declarations, emissions verification testing of vehicles by Environment Canada, evidence of conformity documentation and the end-of-model-year reports that companies would submit to Environment Canada.

Regular review and evaluation of these performance indicators would allow Environment Canada to detail the impacts of the proposed Amendments on the gasoline production and importation sector and on the on-road vehicle sector, as more low-emitting vehicles enter the Canadian market, and to evaluate the performance of the proposed Amendments in reaching the intended targets.

Contacts

Leif Stephanson
Manager
Fuel Quality
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Energy and Transportation Directorate
Environmental Stewardship Branch
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 12th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-420-7969
Fax: 819-420-7410
Email: fuels-carburants@ec.gc.ca

devraient être suivies pour présenter la documentation exigée. Pour ce qui est du RSE, la documentation d'orientation sera aussi mise à jour afin d'expliquer les exigences pour l'option temporaire pour la période de 2014 à 2019, ainsi que la norme de 10 ppm pour le soufre dans l'essence à compter de 2017.

Les modifications proposées n'exerceraient pas d'effet sur la façon dont le RSE ou le RÉVRM sont appliqués. Comme les modifications proposées seraient apportées en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité, lorsqu'ils vérifieraient la conformité aux modifications proposées, appliqueraient la politique sur la conformité et l'application de la loi mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999). Au chapitre des modifications proposées, Environnement Canada continuerait d'observer les mêmes normes de services en matière d'examen et de répondre aux documents de réglementation en temps opportun. Environnement Canada s'efforcerait de répondre aux soumissions conformément aux délais publiés dans le document d'orientation *Exigences de soumission pour la justification de la conformité pour les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers*.

Mesures de rendement et évaluation

Le résultat attendu des modifications proposées s'inscrit avec les priorités ministérielles visant la réduction des émissions de principaux polluants atmosphériques et de GES par le transport (véhicules, moteurs et carburants). Le rendement des modifications proposées pour ce qui est de réaliser ces résultats serait mesuré et évalué.

Des indicateurs de rendement clairs et quantifiés seraient formulés pour chaque résultat et seraient suivis annuellement, en fonction des exigences annuelles en matière de rapports et d'essais. Pour les producteurs et les importateurs de carburants, ces indicateurs comprennent des rapports annuels par toutes les parties réglementées sur la teneur en soufre par volume d'essence produit ou importé, le maximum par lot et la moyenne annuelle. Pour les fabricants et les importateurs de véhicules routiers, les indicateurs de rendement comprennent les déclarations d'importation, les essais de vérification des émissions des véhicules par Environnement Canada, la documentation de justification de la conformité et les rapports de fin d'année de modèle que les entreprises présenteraient à Environnement Canada.

Des examens et des évaluations régulières de ces indicateurs de rendement permettraient à Environnement Canada d'examiner en détail les incidences des modifications proposées sur le secteur de la production et de l'importation d'essence et sur le secteur des véhicules routiers, à mesure que davantage de véhicules à faibles émissions pénétreraient sur le marché canadien, et d'évaluer le rendement des modifications proposées pour ce qui est d'atteindre les cibles prévues.

Personnes-ressources

Leif Stephanson
Gestionnaire
Qualité du carburant
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
Direction de l'énergie et du transport
Direction générale de l'intendance environnementale
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 12^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-420-7969
Télécopieur : 819-420-7410
Courriel : fuels-carburants@ec.gc.ca

Yves Bourassa
 Director
 Regulatory Analysis and Valuation Division
 Economic Analysis Directorate
 Strategic Policy Branch
 Environment Canada
 10 Wellington Street, 25th Floor
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-953-7651
 Fax: 819-953-3241
 Email: ravd.darv@ec.gc.ca

Josée Lavergne
 Manager
 Air Pollutant Regulatory Development Section
 Transportation Division
 Energy and Transportation Directorate
 Environmental Stewardship Branch
 Environment Canada
 351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
 Gatineau, Quebec
 K1A 0H3
 Telephone: 819-420-8034
 Email: josee.lavergne@ec.gc.ca

Yves Bourassa
 Directeur
 Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation
 Direction de l'analyse économique
 Direction générale de la politique stratégique
 Environnement Canada
 10, rue Wellington, 25^e étage
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-953-7651
 Télécopieur : 819-953-3241
 Courriel : ravd.darv@ec.gc.ca

Josée Lavergne
 Gestionnaire
 Section de l'élaboration des règlements sur les polluants
 atmosphériques
 Division du transport
 Direction de l'énergie et du transport
 Direction générale de l'intendance environnementale
 Environnement Canada
 351, boulevard Saint-Joseph, 13^e étage
 Gatineau (Québec)
 K1A 0H3
 Téléphone : 819-420-8034
 Courriel : josee.lavergne@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is 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 *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister 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 General, Energy and Transportation Directorate, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-938-4197; email: Steve.McCauley@ec.gc.ca).

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

Ottawa, September 18, 2014

JURICA ČAPKUN
 Assistant Clerk of the Privy Council

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 le gouverneur en conseil, en vertu des articles 160 et 162 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Steve McCauley, directeur général, Direction de l'énergie et des transports, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (télé. : 819-938-4197; courriel : Steve.McCauley@ec.gc.ca).

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 18 septembre 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
 JURICA ČAPKUN

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

^b S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

**REGULATIONS AMENDING THE ON-ROAD
VEHICLE AND ENGINE EMISSION
REGULATIONS AND OTHER
REGULATIONS MADE UNDER THE
CANADIAN ENVIRONMENTAL
PROTECTION ACT, 1999**

**ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE
EMISSION REGULATIONS**

1. (1) The definitions “CFR”, “complete heavy-duty vehicle”, “Federal Test Procedure”, “full useful life emission bin”, “HC + NO_x”, “heavy-duty vehicle”, “heavy light-duty truck”, “light-duty truck”, “light light-duty truck”, “medium-duty passenger vehicle” and “motorcycle” in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*¹ are replaced by the following:

“CFR” means the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (CFR)

“complete heavy-duty vehicle” means a heavy-duty vehicle having a GVWR of 6 350 kg (14,000 lb) or less that is powered by an Otto-cycle engine and that has a primary load carrying device or container attached at the time the vehicle leaves the control of the manufacturer of the engine. (*véhicule lourd complet*)

“Federal Test Procedure” means the test procedure described in sections 130(a) to (d) and (f) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart B, of the CFR, which is designed to measure urban driving exhaust and evaporative emissions over the *EPA Light-duty Urban Dynamometer Driving Schedule* set out in Appendix I to part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, of the CFR. (*Federal Test Procedure*)

“full useful life emission bin” means the set of exhaust emission standards, measured using the Federal Test Procedure, that is set out in a horizontal row in the following tables and that is chosen by a company in respect of a test group, taking into account any compliance credits used by the company in accordance with section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, if applicable:

(a) in the case of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2016 or earlier model year, in Table S04-1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(b) in the case of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2017 or later model year, in Table 2 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; or

(c) in the case of the following vehicles of the 2018 or later model year:

(i) Class 2B vehicles, in Tables 2 and 5 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, or

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE
RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES
VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS
MOTEURS ET D’AUTRES RÈGLEMENTS
PRIS EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE
SUR LA PROTECTION DE
L’ENVIRONNEMENT (1999)**

**RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS
DES VÉHICULES ROUTIERS ET
DE LEURS MOTEURS**

1. (1) Les définitions de « camionnette », « camionnette légère », « camionnette lourde », « CFR », « Federal Test Procedure », « HC + NO_x », « motocyclette », « série d’émissions de durée de vie totale », « véhicule lourd », « véhicule lourd complet » et « véhicule moyen à passagers » au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*¹, sont remplacées par ce qui suit :

« camionnette » Véhicule routier dont le PNBV est d’au plus 3 856 kg (8 500 lb), la masse en état de marche d’au plus 2 722 kg (6 000 lb) et la surface frontale du véhicule de base d’au plus 4,2 m² (45 pi²) et qui, selon le cas :

a) est conçu principalement pour le transport de biens ou a été modifié à partir d’un véhicule conçu à cette fin;

b) est conçu principalement pour le transport de personnes et compte un nombre désigné de places assises supérieur à douze;

c) peut présenter des caractéristiques spéciales lui permettant de rouler hors des routes, soit quatre roues motrices et au moins quatre des caractéristiques énumérées ci-après, calculées selon sa masse en état de marche, sur une surface de niveau, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :

(i) angle d’approche d’au moins 28°,

(ii) angle de rampe d’au moins 14°,

(iii) angle de sortie d’au moins 20°,

(iv) garde au sol sous les essieux avant et arrière d’au moins 17,8 cm (7 po),

(v) garde au sol en tout point autre que sous les essieux avant et arrière d’au moins 20,3 cm (8 po). (*light-duty truck*)

« camionnette légère » Camionnette de type 1 ou de type 2 dont le PNBV est d’au plus 2 722 kg (6 000 lb). (*light light-duty truck*)

« camionnette lourde » Camionnette de type 3 ou de type 4 dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 lb). (*heavy light-duty truck*)

« CFR » Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives. (CFR)

« Federal Test Procedure » La méthode d’essai décrite aux articles 130a) à d) et f) de la sous-partie B, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, qui est destinée à mesurer les émissions de gaz d’échappement et de gaz d’évaporation dues à la conduite en zone urbaine d’après l’*EPA Light-duty*

¹ SOR/2003-2

¹ DORS/2003-2

(ii) Class 3 vehicles, in Tables 3 and 5 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*série d'émissions de durée de vie totale*)

“HC + NO_x” means the sum of the hydrocarbon and NO_x exhaust emissions. (*HC + NO_x*)

“heavy-duty vehicle” means an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 lb), a curb weight of more than 2 722 kg (6,000 lb) or a basic vehicle frontal area in excess of 4.2 m² (45 sq ft). (*véhicule lourd*)

“heavy light-duty truck” means a light-duty truck 3 or a light-duty truck 4 that has a GVWR of more than 2 722 kg (6,000 lb). (*camionnette lourde*)

“light-duty truck” means an on-road vehicle that has a GVWR of 3 856 kg (8,500 lb) or less, a curb weight of 2 722 kg (6,000 lb) or less and a basic vehicle frontal area of 4.2 m² (45 sq ft) or less and that

(a) is designed primarily for the transportation of property or that is a derivative of a vehicle that is designed for that purpose;

(b) is designed primarily for the transportation of persons and has a designated seating capacity of more than 12 persons; or

(c) is available with special features that enable it to be operated and used off-road, the special features being four-wheel drive and at least four of the following characteristics, that are calculated when the vehicle is at curb weight and on a level surface with the front wheels parallel to the vehicle's longitudinal centreline and the tires are inflated to the manufacturer's recommended pressure, namely,

(i) an approach angle of not less than 28°,

(ii) a break-over angle of not less than 14°,

(iii) a departure angle of not less than 20°,

(iv) ground clearances of not less than 17.8 cm (7 in) under the front and rear axles, and

(v) a ground clearance of not less than 20.3 cm (8 in) under any point other than the front or rear axle. (*camionnette*)

“light light-duty truck” means a light-duty truck 1 or a light-duty truck 2 that has a GVWR of 2 722 kg (6,000 lb) or less. (*camionnette légère*)

“medium-duty passenger vehicle” means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of less than 4 536 kg (10,000 lb) and that is designed primarily for the transportation of persons but does not include any vehicle that

(a) is a truck that is incomplete because it does not have a primary load carrying device or container attached;

(b) has a seating capacity of more than 12 persons;

(c) is designed to seat more than 9 persons behind the driver; or

(d) is equipped with an open cargo area (for example, a pick-up truck box or bed) of 183 cm (72.0 in) in interior length or more or with a covered box not readily accessible from the passenger compartment. (*véhicule moyen à passagers*)

“motorcycle” means an on-road vehicle with a headlight, tail light and stop light that has two or three

Urban Dynamometer Driving Schedule figurant à l'appendice I de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*Federal Test Procedure*)
« HC + NO_x » Somme des émissions de gaz d'échappement d'hydrocarbures et de NO_x. (*HC + NO_x*)

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

« série d'émissions de durée de vie totale » L'ensemble des normes d'émissions de gaz d'échappement mesurées selon la *Federal Test Procedure*, qui figurent à l'une des rangées horizontales des tableaux ci-après, et qu'une entreprise choisit d'appliquer à un groupe d'essai, prenant en compte tout point de conformité utilisé par l'entreprise conformément à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, le cas échéant :

a) dans le cas des camionnettes, des véhicules légers et des véhicules moyens à passagers d'une année de modèle antérieure à 2017, le tableau S04-1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) dans le cas des camionnettes, des véhicules légers et des véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure, le tableau 2 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) dans le cas de véhicules ci-après de l'année de modèle 2018 ou d'une année de modèle ultérieure :

(i) s'il s'agit de véhicules de classe 2B, les tableaux 2 et 5 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) s'il s'agit de véhicules de classe 3, les tableaux 3 et 5 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*full useful life emission bin*)

« véhicule lourd » Véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg (6 000 lb) ou dont la surface frontale du véhicule de base est supérieure à 4,2 m² (45 pi²). (*heavy-duty vehicle*)

« véhicule lourd complet » Véhicule lourd dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb), qui est propulsé par un moteur à cycle Otto et dont le système de chargement ou le conteneur principal est fixé avant que le constructeur du moteur ne se déporte du véhicule. (*complete heavy-duty vehicle*)

« véhicule moyen à passagers » Véhicule lourd dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 lb) et qui est conçu principalement pour le transport de personnes, à l'exclusion de :

a) tout camion incomplet du fait qu'un système de chargement ou un conteneur principal n'y est pas fixé;

b) tout véhicule dont le nombre désigné de places assises est supérieur à douze;

wheels and a curb weight of 793 kg (1,749 lb) or less. (*motocyclette*)

(2) Paragraph (a) of the definition “on-road vehicle” in subsection 1(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface;

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

“adjusted loaded vehicle weight” means the numerical average of a vehicle’s curb weight and its GVWR. (*poids ajusté du véhicule chargé*)

“Class 2B vehicle” means a complete heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 lb) but not more than 4 536 kg (10,000 lb). (*véhicule de classe 2B*)

“Class 3 vehicle” means a complete heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 4 536 kg (10,000 lb) but less than or equal to 6 350 kg (14,000 lb). (*véhicule de classe 3*)

“engine family” means

(a) in respect of a company’s motorcycles 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 motorcycles, the classification unit determined in accordance with section 420 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR. (*famille de moteurs*)

“family emission limit” means, as applicable, the maximum emission level established by a company for a test group or engine family. (*limite d’émissions de la famille*)

“fire fighting vehicle” means a vehicle that is designed to be used under emergency conditions to transport personnel and equipment and to support the suppression of fires and the mitigation of other emergency situations. (*véhicule d’incendie*)

“light-duty truck 1” means a light light-duty truck that has a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 lb) or less. (*camionnette de type 1*)

“light-duty truck 2” means a light light-duty truck that has a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 lb). (*camionnette de type 2*)

“light-duty truck 3” means a heavy light-duty truck that has an adjusted loaded vehicle weight of 2 608 kg (5,750 lb) or less. (*camionnette de type 3*)

“light-duty truck 4” means a heavy light-duty truck that has an adjusted loaded vehicle weight of more than 2 608 kg (5,750 lb). (*camionnette de type 4*)

“loaded vehicle weight” means the sum of the vehicle’s curb weight and 136 kg (300 lb). (*poids du véhicule chargé*)

“NMHC” means non-methane hydrocarbon exhaust emissions. (*HCNM*)

c) tout véhicule conçu pour accueillir plus de neuf personnes derrière le conducteur;

d) tout véhicule muni d’un espace de chargement ouvert — par exemple, une caisse ou une benne de fourgonnette — dont la longueur intérieure est d’au moins 183 cm (72,0 po) ou d’une caisse couverte difficilement accessible depuis l’habitacle. (*medium-duty passenger vehicle*)

(2) L’alinéa a) de la définition de « on-road vehicle », au paragraphe 1(1) de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

(a) cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface;

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

« camionnette de type 1 » Camionnette légère dont le poids du véhicule chargé est d’au plus 1 701 kg (3 750 lb). (*light-duty truck 1*)

« camionnette de type 2 » Camionnette légère dont le poids du véhicule chargé est supérieur à 1 701 kg (3 750 lb). (*light-duty truck 2*)

« camionnette de type 3 » Camionnette lourde dont le poids ajusté du véhicule chargé est d’au plus 2 608 kg (5 750 lb). (*light-duty truck 3*)

« camionnette de type 4 » Camionnette lourde dont le poids ajusté du véhicule chargé est supérieur à 2 608 kg (5 750 lb). (*light-duty truck 4*)

« famille de moteurs »

a) À l’égard des motocyclettes d’une entreprise qui sont visées 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 toute autre motocyclette de l’entreprise, l’unité de classification établie conformément à l’article 420, de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*engine family*)

« GONM + NO_x » Somme des émissions de gaz d’échappement des gaz organiques non méthaniques et de NO_x. (*NMOG + NO_x*)

« groupe d’essais »

a) À l’égard des véhicules 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 autre véhicule de l’entreprise, l’unité de classification établie conformément à l’article 1827 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*test group*)

« HCNM » Émissions de gaz d’échappement d’hydrocarbures non méthaniques. (*NMHC*)

« limite d’émissions de la famille » Le niveau d’émissions maximal établi par une entreprise pour une famille de moteurs ou un groupe d’essai. (*family emission limit*)

« poids ajusté du véhicule chargé » La moyenne numérique de la masse en état de marche et du PNBV. (*adjusted loaded vehicle weight*)

« poids du véhicule chargé » La somme de la masse en état de marche du véhicule et de 136 kg (300 lb). (*loaded vehicle weight*)

“NMOG + NO_x” means the sum of the non-methane organic gas exhaust emissions and the NO_x exhaust emissions. (*GONM + NO_x*)

“test group” means

- (a) in respect of a company’s 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 vehicles, the classification unit determined in accordance with section 1827 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*groupe d’essais*)

2. Section 2.1 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

- (d) a system of credits for the purposes of section 162 of the Act.

3. Paragraph 6(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) light light-duty trucks and heavy light-duty trucks;

4. Section 11 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) Despite subsection (2), an ambulance or a fire fighting vehicle may be equipped with a defeat device if the device is one that is automatically activated during emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances:

- (a) the emission control system is in an abnormal state, or
- (b) the device acts to maintain the emission control system in a normal state.

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

ADJUSTABLE PARAMETERS

11.1 (1) In this section, “adjustable parameter” means a device, system or element of design that is capable of being physically adjusted and as a result can affect emissions or the performance of a vehicle or an engine 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 vehicle or engine manufacturer or that is inaccessible with the use of ordinary tools.

(2) A vehicle or engine that is equipped with adjustable parameters shall comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

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

LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT LIGHT-DUTY TRUCKS, HEAVY LIGHT-DUTY TRUCKS AND MEDIUM-DUTY PASSENGER VEHICLES

« véhicule de classe 2B » Véhicules lourds complets dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), mais d’au plus 4 536 kg (10 000 lb). (*Class 2B vehicle*)

« véhicule de classe 3 » Véhicules lourds complets dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg (10 000 lb), mais d’au plus 6 350 kg (14 000 lb). (*Class 3 vehicle*)

« véhicule d’incendie » Véhicule conçu pour être utilisé en situation d’urgence, pour transporter le personnel et l’équipement et pour contribuer aux activités de lutte contre les incendies et à l’atténuation des effets d’autres situations d’urgence. (*fire fighting vehicle*)

2. L’article 2.1 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :

- d) institue un système de points pour l’application de l’article 162 de la Loi.

3. L’alinéa 6(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) les camionnettes légères et les camionnettes lourdes;

4. L’article 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Malgré le paragraphe (2), les ambulances ou les véhicules d’incendie peuvent être dotés d’un dispositif de mise en échec si celui-ci est activé automatiquement afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance lors d’une intervention d’urgence dans l’un des cas suivants :

- a) le système antipollution est dans un état anormal;
- b) le dispositif sert à maintenir le système antipollution dans un état normal.

5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 11, de ce qui suit :

PARAMÈTRES RÉGLABLES

11.1 (1) Au présent article, « paramètre réglable » s’entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être réglé mécaniquement de façon à modifier les émissions ou la performance du véhicule ou du moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal, à l’exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le fabricant du véhicule ou du moteur ou qui n’est pas accessible à l’aide d’outils usuels.

(2) Le véhicule ou le moteur de véhicule doté de paramètres réglables, quel que soit le réglage de ceux-ci, doit être conforme aux normes applicables prévues par le présent règlement.

6. L’intertitre précédant l’article 12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

VÉHICULES LÉGERS, CAMIONNETTES LÉGÈRES, CAMIONNETTES LOURDES ET VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS

7. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

12. Subject to sections 17.2, 19 and 19.1, a light-duty vehicle, light light-duty truck, heavy light-duty truck or medium-duty passenger vehicle of a specific model year shall

(a) for the 2016 and earlier model years, conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(a.1) for the 2017 and later model years, conform to

(i) the exhaust emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) the evaporative emission standards set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(iii) the evaporative emission family emission limit established by the company for the test group to which the vehicle belongs, which shall not exceed the applicable evaporative emission family emission limit cap set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1806 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

8. The portion of section 13 of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

13. Subject to sections 17.2, 19 and 19.1, a Class 2B vehicle, other than a medium-duty passenger vehicle, and Class 3 vehicle of a specific model year shall

(a) for the 2005 to 2017 model years, conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(a.1) for the 2018 and later model years, conform to

(i) the exhaust emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) the evaporative emission standards set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(iii) the evaporative emission family emission limit established by the company for the test group to which the vehicle belongs, which shall

7. Le passage de l'article 12 du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

12. Sous réserve des articles 17.2, 19 et 19.1, les véhicules légers, les camionnettes légères, les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée :

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, pour l'année de modèle 2016 et les années de modèle antérieures;

a.1) doivent être conformes aux normes d'émissions ci-après, pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures :

(i) les normes d'émissions de gaz d'échappement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les normes d'émissions de gaz d'évaporation qui sont prévues à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) la limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation établie par l'entreprise pour le groupe d'essai auquel les véhicules appartiennent, laquelle ne peut excéder la limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation maximale applicable prévue à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

8. Le passage de l'article 13 du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

13. Sous réserve des articles 17.2, 19 et 19.1, les véhicules de classe 2B, autres que les véhicules moyens à passagers, et les véhicules de classe 3 d'une année de modèle donnée :

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, pour les années de modèle 2005 à 2017;

a.1) doivent être conformes aux normes d'émissions ci-après, pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures :

(i) les normes d'émission de gaz d'échappement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les normes d'émissions de gaz d'évaporation qui sont prévues à l'article 1813 de la

not exceed the applicable evaporative emission family emission limit cap set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, applied in accordance with section 103 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR;

(b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1806 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

9. Paragraph 14(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) conform to the evaporative emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty vehicles of the model year in question,

(i) for the 2017 and earlier model years, the evaporative emission standards set out in section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, or

(ii) for the 2018 and later model years, the evaporative emission standards set out in section 103 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

10. (1) Paragraph 15(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) conform to the evaporative emission standards applicable to diesel heavy-duty vehicles of the model year in question set out in section 11 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(2) Subsection 15(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) A vehicle referred to in subsection (1) that has a GVWR of 6 350 kg (14,000 lb) or less may conform to the standards applicable to vehicles of the model year in question referred to in section 1863 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR instead of the standards described in subsection (1).

11. Section 16 of the Regulations is replaced by the following:

16. (1) Subject to sections 19 and 19.1, Otto-cycle heavy-duty engines of a specific model year shall conform to the exhaust emission and crankcase emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty engines of the model year in question set out in section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) la limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation établie par l'entreprise pour le groupe d'essai auquel les véhicules appartiennent, laquelle ne peut excéder la limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation maximale applicable qui est prévue à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et qui est appliquée conformément à l'article 103 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

9. L'alinéa 14b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules lourds à cycle Otto d'une année de modèle donnée :

(i) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle antérieures, celles qui sont prévues à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, celles qui sont prévues à l'article 103 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

10. (1) L'alinéa 15(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules lourds diesels de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 11 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(2) Le paragraphe 15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb) peuvent, au lieu d'être conformes aux normes prévues à ce paragraphe, être conformes à celles, applicables à leur année de modèle, visées à l'article 1863 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

11. L'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

16. (1) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto d'une année de modèle donnée doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions du carter applicables aux moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(2) Subject to sections 19 and 19.1, diesel heavy-duty engines of a specific model year shall conform to the exhaust and crankcase emission standards applicable to diesel heavy-duty engines of the model year in question set out in section 11 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(3) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines of a specific model year used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of 6 350 kg (14,000 lb) or less shall be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to engines of the model year in question set out in section 17 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(4) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines of the 2014 and later model years used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg (14,000 lb) shall be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to engines of the model year in question set out in section 18 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

12. Paragraph 17(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to motorcycles of the model year in question set out in section 410 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR; and

13. The Regulations are amended by adding the following after section 17.1:

PHASE-IN STANDARDS — PARTICULATE MATTER

17.2 (1) Subject to subsection (3), for the purposes of subparagraphs 12(a.1)(i) and 13(a.1)(i), the particulate matter exhaust emissions standards set out in section 1811 or 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, as the case may be, apply to a percentage of a company's vehicles referred to in section 12 or 13 of a specific model year, in accordance with subsection (5) or (6).

(2) For the purposes of subsection (1), a company shall group its vehicles together as follows:

(a) in the case of the vehicles referred to in section 12

(i) for the 2017 model year, all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of that model year, and

(ii) for the 2018 and later model years, all of its light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the model year in question; and

(b) in the case of the vehicles referred to in section 13, for the 2018 and later model years, all of

(2) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs diesels de véhicules lourds d'une année de modèle donnée doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions du carter applicables aux moteurs diesels de véhicules lourds de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 11 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(3) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux moteurs de cette année de modèle prévues à l'article 17 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(4) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 ou d'une année de modèle ultérieure qui sont utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg (14 000 lb) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux moteurs de l'année de modèle en cause prévues à l'article 18 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

12. L'alinéa 17(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux motocyclettes de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 410 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17.1, de ce qui suit :

NORMES D'APPLICATION GRADUELLE —
PARTICULES ATMOSPHÉRIQUES

17.2 (1) Sous réserve du paragraphe (3), pour l'application des sous-alinéas 12a.1(i) et 13a.1(i), les normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues aux articles 1811 ou 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, selon le cas, s'appliquent à un pourcentage des véhicules de l'entreprise visés aux articles 12 ou 13 de l'année de modèle en cause, conformément aux paragraphes (5) ou (6).

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'entreprise classe ses véhicules selon les groupes suivants :

a) dans le cas des véhicules visés à l'article 12 :

(i) pour l'année de modèle 2017, les véhicules légers et les camionnettes légères de cette année de modèle,

(ii) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers de l'année de modèle en cause;

b) dans le cas des véhicules visés à l'article 13, pour l'année de modèle 2018 et les années de

its Class 2B vehicles and Class 3 vehicles of the model year in question.

(3) For the 2017 to 2021 model years, a company shall calculate the percentage of its vehicles of a specific model year in a given group that conform to the standards referred to in subsection (1) unless each vehicle in the group

(a) is covered by an EPA certificate, conforms to the particulate matter exhaust emission standards referred to in the EPA certificate and is of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada; or

(b) conforms to the particulate matter exhaust emissions standard set out in Table 1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR or Table 1 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, as applicable, whether or not it is covered by an EPA certificate.

(4) In determining the number of vehicles of a given group that are to meet the particulate matter exhaust emissions standards referred to in subsection (1), in accordance with the applicable percentage, a company may exclude from the group any of its vehicles that are covered by an EPA certificate and that are of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada.

(5) Subject to subsection (6), the percentage of vehicles of a specific model year in a given group that conform to the applicable particulate matter exhaust emissions standards shall be greater than or equal to the percentage set out in column 2 of the table to this subsection for the applicable model year set out in column 1.

TABLE
PHASE-IN PERCENTAGES —
GENERAL APPROACH

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	Percentage
1.	2017	20
2.	2018	20
3.	2019	40
4.	2020	70
5.	2021 and later	100

(6) A company may elect not to comply with subsection (5) for the 2017 to 2020, 2018 to 2020 or 2019 to 2020 model years if

(a) the total percentage of vehicles of the group for all of the consecutive model years referred to in column 1 of the applicable item of the table to this subsection that conform to the particulate matter exhaust emissions standards is greater than or equal to the percentage set out in column 2 for those consecutive model years; and

modèle ultérieures, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3 de l'année de modèle en cause.

(3) Pour les années de modèle 2017 à 2021, l'entreprise établit le pourcentage de véhicules dans le groupe de l'année de modèle en cause qui sont conformes aux normes applicables visées au paragraphe (1), sauf si chaque véhicule de ce groupe satisfait à l'une des conditions suivantes :

a) il est visé par un certificat de l'EPA et est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues dans ce certificat, et il est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada;

b) il est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues au tableau 1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR ou au tableau 1 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, selon le cas, qu'il soit ou non visé par un certificat de l'EPA.

(4) Pour déterminer le nombre de véhicules d'un groupe donné qui doit être conforme aux normes visées au paragraphe (1) selon le pourcentage applicable, l'entreprise peut exclure de ce groupe tout véhicule qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), le pourcentage de véhicules d'une année de modèle donnée d'un groupe donné qui sont conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques applicables pour l'année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2.

TABLEAU
APPLICATION GRADUELLE DU
POURCENTAGE — APPROCHE
GÉNÉRALE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Pourcentage
1.	2017	20
2.	2018	20
3.	2019	40
4.	2020	70
5.	2021 et ultérieure	100

(6) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (5) pour les années de modèle 2017 à 2020, les années de modèle 2018 à 2020 ou les années de modèle 2019 à 2020; le cas échéant :

a) le pourcentage total de ses véhicules du groupe à l'égard de l'ensemble des années de modèle consécutives visé à la colonne 1 de l'article applicable du tableau du présent paragraphe qui est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques

(b) the company notifies the Minister of its election by January 1 of the calendar year that corresponds to the first of the consecutive model years referred to in column 1 of the applicable item of the table to this subsection.

doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2 pour ces années de modèle consécutives;

b) l'entreprise avise le ministre de son choix avant le 1^{er} janvier de l'année civile correspondant à la première des années de modèle consécutives visées à la colonne 1 de l'article applicable du tableau du présent paragraphe.

TABLE
PHASE-IN PERCENTAGES —
ALTERNATE APPROACH

	Column 1	Column 2
Item	Consecutive Model Years	Percentage
1.	2017 to 2020	38
2.	2018 to 2020	44
3.	2019 to 2020	55

(7) For greater certainty, all companies shall comply with subsection (5) for the 2021 and later model years.

14. Section 18 of the Regulations is replaced by the following:

18. The standards referred to in sections 11 to 17 are the certification and in-use standards set out in the CFR for the applicable useful life and include the test procedures, fuels, calculation methods and compliance credits set out in the CFR for those standards.

15. Subsection 19(1) of the Regulations is replaced by the following:

19. (1) Every vehicle or engine of a specific model year that is covered by an EPA certificate and bears the U.S. emission control information label referred to in paragraph 35(1)(d) may, if the company so elects, conform to, instead of the standards set out in sections 11 to 17, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

16. The heading “FLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT-DUTY TRUCKS AND MEDIUM-DUTY PASSENGER VEHICLES” before section 20 of the Regulations is replaced by the following:

FLEET AVERAGE STANDARDS

17. Section 20 of the Regulations is replaced by the following:

20. In sections 21 to 32, “fleet” refers to the vehicles of a specific model year that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purpose of sale to the first retail purchaser and that are grouped for the purpose of conforming to sections 21 to 23, 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10 or for the purpose of participation in the emission credit system set out in sections 26 to 31.1.

TABLEAU
APPLICATION GRADUELLE DU
POURCENTAGE — APPROCHE
ALTERNATIVE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Années de modèle consécutives	Pourcentage
1.	2017 à 2020	38
2.	2018 à 2020	44
3.	2019 à 2020	55

(7) Il est entendu qu'à compter de l'année de modèle 2021 l'entreprise se conforme au paragraphe (5).

14. L'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

18. Les normes mentionnées aux articles 11 à 17 sont les normes d'homologation et d'utilisation prévues dans le CFR selon la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essais, des carburants, des méthodes de calcul et des points de conformité qui y sont prévus à leur égard.

15. Le paragraphe 19(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19. (1) Les véhicules et les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 35(1)d) peuvent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 11 à 17, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat, au choix de l'entreprise.

16. L'intertitre « EXIGENCES POUR LES PARCS DE VÉHICULES LÉGERS, DE CAMIONNETTES ET DE VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS » précédant l'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

NORMES MOYENNES APPLICABLES
AUX PARCS

17. L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

20. Aux articles 21 à 32, « parc » vise les véhicules d'une année de modèle donnée qu'une entreprise construit ou importe au Canada, qui sont destinés à la vente au premier usager et qui sont regroupés pour assurer la conformité aux articles 21 à 23, 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10 ou participer au système de points relatifs aux émissions prévu aux articles 26 à 31.1.

18. The heading before section 21 is replaced by the following:

FLEET AVERAGE NO_x STANDARDS

19. The portion of section 21 of the Regulations before the table to that section is replaced by the following:

21. The average NO_x value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a model year set out in column 1 of the table to this section shall not exceed the applicable fleet average NO_x standard set out in column 2.

20. The portion of section 22 of the Regulations before the table to that section is replaced by the following:

22. The average NO_x value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a model year set out in column 1 of the table to this section shall not exceed the applicable fleet average NO_x standard set out in column 2.

21. Section 23 of the Regulations is replaced by the following:

23. For the 2009 to 2016 model years, the average NO_x value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a model year shall not exceed 0.07 grams per mile.

22. Subsection 24(4) of the English version of the Regulations is amended by replacing "240,000" with "240 000".

23. The Regulations are amended by adding the following after section 24:

FLEET AVERAGE NMOG + NO_x STANDARDS

Light-duty Vehicles, Light-duty Trucks and Medium-duty Passenger Vehicles

24.1 For the 2017 to 2024 model years, the average NMOG + NO_x value for a company's fleet that is composed of the following vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO_x standard set out for the model year in question in Tables 3 and 4 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

- (a) all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1; or
- (b) all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles.

24.2 For the 2025 and later model years, the average NMOG + NO_x value for a company's fleet that is composed of the following vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO_x standard set out in Table 1 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

- (a) all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1; or

18. L'intertitre précédant l'article 21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

NORMES MOYENNES DU PARC — NO_x

19. Le passage de l'article 21 du même règlement précédant le tableau de cet article est remplacé par ce qui suit :

21. La valeur moyenne de NO_x pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes légères d'une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne figurant à la colonne 2.

20. Le passage de l'article 22 du même règlement précédant le tableau de cet article est remplacé par ce qui suit :

22. La valeur moyenne de NO_x pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers d'une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne figurant à la colonne 2.

21. L'article 23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

23. Pour les années de modèle 2009 à 2016, la valeur moyenne de NO_x pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers, de ses camionnettes et de ses véhicules moyens à passagers d'une année de modèle ne doit pas dépasser 0,07 gramme/mille.

22. Au paragraphe 24(4) de la version anglaise du même règlement, « 240,000 » est remplacé par « 240 000 ».

23. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

NORMES MOYENNES DU PARC — GONM + NO_x

Véhicules légers, camionnettes et véhicules moyens à passagers

24.1 Pour les années de modèle 2017 à 2024, la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc d'une entreprise constitué des véhicules ci-après d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO_x applicable à l'année de modèle en cause figurant aux tableaux 3 et 4 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a) soit l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1;
- b) soit l'ensemble de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers.

24.2 Pour l'année de modèle 2025 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc d'une entreprise constitué des véhicules ci-après d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO_x applicable figurant au tableau 1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a) soit l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1;

(b) all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles.

Complete Heavy-duty Vehicles

24.3 For the 2018 to 2021 model years, the average NMOG + NO_x value for a company's fleet that is composed of all of its Class 2B vehicles or Class 3 vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO_x standard set out for the model year in question in Table 4 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

24.4 For the 2022 and later model years, the average NMOG + NO_x value for a company's fleet that is composed of all of its Class 2B vehicles or Class 3 vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO_x standard set out in Table 1 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

CALCULATION OF FLEET AVERAGE NMOG + NO_x VALUES

24.5 (1) Subject to section 25.1, for each of its fleets referred to in sections 24.1 to 24.4, a company shall calculate the average NMOG + NO_x value in accordance with the following formula:

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

where

- A is the NMOG + NO_x emission standard for each full useful life emission bin;
- B is the number of vehicles in the fleet that conform to that NMOG + NO_x emission standard; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average NMOG + NO_x value for the fleet shall be rounded to the same number of significant figures that are contained in the total number of vehicles in the fleet in the denominator in subsection (1), but to at least three decimal places.

FLEET AVERAGE COLD NMHC STANDARDS

24.6 For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average cold NMHC standard set out in Table 5 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

24.7 For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a specific model year shall not exceed the fleet average cold NMHC standard set out for heavy light-duty trucks in

b) soit l'ensemble de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers.

Véhicules lourds complets

24.3 Pour les années de modèle 2018 à 2021, la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de ses véhicules de classe 3 d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO_x applicable à l'année de modèle en cause figurant au tableau 4 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

24.4 Pour l'année de modèle 2022 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de ses véhicules de classe 3 ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO_x applicable figurant au tableau 1 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

CALCUL DES VALEURS MOYENNES DE GONM + NO_x

24.5 (1) Sous réserve de l'article 25.1, pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.1 à 24.4, l'entreprise calcule la valeur moyenne de GONM + NO_x selon la formule suivante :

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

où :

- A représente la norme d'émissions de GONM + NO_x pour chaque série d'émissions de durée de vie totale;
- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à cette norme d'émissions de GONM + NO_x;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc doit être arrondie au même nombre de chiffres significatifs que compte le nombre total de véhicules dans le parc utilisé dans la formule prévue au paragraphe (1), mais à au moins trois décimales près.

NORMES MOYENNES DU PARC — HCNM À FROID

24.6 Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes légères d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de HCNM à froid applicable figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

24.7 Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de

Table 5 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

CALCULATION OF FLEET AVERAGE
COLD NMHC VALUES

24.8 (1) Subject to section 25.2, for each of its fleets referred to in sections 24.6 and 24.7, a company shall calculate the average cold NMHC value in accordance with the following formula:

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

where

- A is the cold NMHC family emission limit;
- B is the number of vehicles in the fleet that conform to that cold NMHC family emission limit; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average cold NMHC value for the fleet shall be rounded to one decimal place.

FLEET AVERAGE EVAPORATIVE
EMISSION STANDARDS

24.9 For the purposes of sections 24.10, 24.11, 25.3, 26.3, 27 and 28, the following groupings of vehicles of a specific model year to which a family emission limit is applied are considered to constitute separate fleets for the purpose of evaporative emission averaging:

- (a) light-duty vehicles and light-duty trucks 1;
- (b) light-duty trucks 2;
- (c) heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles; and
- (d) Class 2B vehicles and Class 3 vehicles.

24.10 (1) The average evaporative emission value for the following fleets of a model year shall not exceed the applicable fleet average evaporative emission standards set out in Table 1 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the percentage of vehicles of a model year referred to or set out in subsection (4) or (5):

- (a) for the 2017 and later model years, a company's fleet of light-duty vehicles and light-duty trucks 1 or light-duty trucks 2; and
- (b) for the 2018 and later model years, a company's fleet of heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles or Class 2B vehicles and Class 3 vehicles.

(2) For the 2017 to 2022 model years, a company shall calculate the percentage of its vehicles of the model year in question in a given fleet that conform

HCNM à froid applicable pour les camionnettes lourdes figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

CALCUL DES VALEURS MOYENNES
DE HCNM À FROID

24.8 (1) Sous réserve de l'article 25.2, pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.6 et 24.7, l'entreprise calcule la valeur moyenne de HCNM à froid selon la formule suivante :

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

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille en ce qui a trait aux émissions de HCNM à froid;
- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à cette limite d'émissions de la famille;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc doit être arrondie à une décimale près.

NORMES MOYENNES DU PARC —
ÉMISSIONS DES GAZ D'ÉVAPORATION

24.9 Aux articles 24.10, 24.11, 25.3, 26.3, 27 et 28, les groupes ci-après de véhicules d'une année de modèle donnée qui sont assujettis à une limite d'émissions de la famille sont considérés comme constituant des parcs distincts pour l'application des exigences relatives aux moyennes des émissions d'évaporation :

- a) les véhicules légers et les camionnettes de type 1;
- b) les camionnettes de type 2;
- c) les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers;
- d) les véhicules de classe 2B et de classe 3.

24.10 (1) La valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour les parcs d'une année de modèle donnée ci-après ne doit pas dépasser les normes moyennes applicables pour les émissions de gaz d'évaporation du parc figurant au tableau 1 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'égard du pourcentage de véhicules de l'année de modèle en cause prévu aux paragraphes (4) ou (5) :

- a) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, le parc d'une entreprise constitué soit des véhicules légers et des camionnettes de type 1, soit des camionnettes de type 2;
- b) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, le parc d'une entreprise constitué soit des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers, soit des véhicules de classe 2B et de classe 3.

(2) Pour les années de modèle 2017 à 2022, l'entreprise établit le pourcentage de ses véhicules dans le parc de l'année de modèle en cause qui sont

to the applicable standards referred to in subsection (1) unless each vehicle in the fleet

(a) is covered by an EPA certificate, conforms to the evaporative emission standards referred to in the EPA certificate and is of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada; or

(b) conforms to the applicable evaporative emission standards set out in Table 1 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, whether or not it is covered by an EPA certificate.

(3) In determining the number of vehicles of a given fleet that are to meet the evaporative emission standards referred to in subsection (1), in accordance with the applicable percentage, a company may exclude from the fleet any of its vehicles that are covered by an EPA certificate and that are of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada.

(4) Subject to subsection (5), the percentage of vehicles of a specific model year in a given fleet that meet the evaporative emission standards referred to in subsection (1) shall be greater than or equal to the percentage set out in Table 3 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the model year in question and, for the 2023 and later model years, 100 percent of the vehicles of the model year in question in a fleet shall meet the applicable evaporative emission standards.

(5) A company may elect not to comply with subsection (4) for the 2017 to 2021, 2018 to 2021, 2019 to 2021 or 2020 to 2021 model years if

(a) the total percentage of vehicles in the fleet for all of the consecutive model years referred to in column 1 of the applicable item of the table to this subsection that conform to the evaporative emission standards is greater than or equal to the percentage set out in column 2 for those consecutive model years; and

(b) the company notifies the Minister of its election by January 1 of the calendar year that corresponds to the first of the consecutive model years referred to in column 1 of the applicable item of the table to this subsection.

TABLE
PHASE-IN PERCENTAGES —
ALTERNATE APPROACH

Item	Column 1	Column 2
	Consecutive Model Years	Percentage
1.	2017 to 2021	65
2.	2018 to 2021	70
3.	2019 to 2021	74
4.	2020 and 2021	80

conformes aux normes applicables visées au paragraphe (1), sauf si chaque véhicule de ce parc satisfait à l'une des conditions suivantes :

a) il est visé par un certificat de l'EPA et est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation prévues dans ce certificat et il est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada;

b) il est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables prévues au tableau 1 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, qu'il soit ou non visé par un certificat de l'EPA.

(3) Pour déterminer le nombre de véhicules d'un parc donné qui doit être conforme aux normes visées au paragraphe (1) selon le pourcentage applicable, l'entreprise peut exclure de ce parc tout véhicule qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), le pourcentage de véhicules d'une année de modèle donnée d'un parc donné qui est conforme aux normes visées au paragraphe (1) doit être égal ou supérieur à celui figurant au tableau 3 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR pour l'année de modèle applicable, et pour l'année de modèle 2023 et les années de modèle ultérieures, ce pourcentage est de cent pour cent.

(5) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (4) pour les années de modèle 2017 à 2021, 2018 à 2021, 2019 à 2021 et 2020 et 2021; le cas échéant :

a) le pourcentage total de ses véhicules d'un parc pour l'ensemble des années de modèle consécutives visé à la colonne 1 de l'article applicable du tableau du présent paragraphe qui est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2 pour ces années de modèle consécutives;

b) l'entreprise avise le ministre de son choix avant le 1^{er} janvier de l'année civile correspondant à la première des années de modèle consécutives visées à la colonne 1 de l'article applicable du tableau du présent paragraphe.

TABLEAU
APPLICATION GRADUELLE
DU POURCENTAGE —
APPROCHE ALTERNATIVE

Article	Colonne 1	Colonne 2
	Années de modèle consécutives	Pourcentage
1.	2017 à 2021	65
2.	2018 à 2021	70
3.	2019 à 2021	74
4.	2020 et 2021	80

(6) For greater certainty, all companies shall comply with subsection (4) for the 2022 and later model years.

CALCULATION OF FLEET AVERAGE
EVAPORATIVE EMISSION VALUES

24.11 (1) Subject to section 25.3, for each of its fleets referred to in section 24.10, a company shall calculate the average evaporative emission value in accordance with the following formula:

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

where

- A is the evaporative emission family emission limit;
- B is the number of vehicles in the fleet that conform to that evaporative emission family emission limit; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average evaporative emission value for the fleet shall be rounded to one decimal place.

24. The Regulations are amended by adding the following before section 25:

ELECTION NOT TO CALCULATE
FLEET AVERAGE

25. Subsection 25(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) For the purposes of section 26, subparagraph 32(2)(a)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average NO_x emission value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average NO_x standard applicable to the fleet for which the election was made.

26. The Regulations are amended by adding the following after section 25:

25.1 (1) A company may elect not to calculate an average NMOG + NO_x value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a full useful life emission bin that has a NMOG + NO_x standard equal to or less than the applicable fleet average NMOG + NO_x standard for the model year in question that is referred to in section 24.1 or 24.2.

(2) For the purposes of section 26.1, subparagraph 32(2)(b)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average NMOG + NO_x emission value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average NMOG + NO_x standard applicable to the fleet for which the election was made.

25.2 (1) A company may elect not to calculate an average cold NMHC value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a cold NMHC family emission limit that is equal to or less than the applicable fleet average cold NMHC standard for the model year in question that is referred to in section 24.6 or 24.7.

(6) Il est entendu que les entreprises sont tenues de se conformer au paragraphe (4) pour l'année de modèle 2022 et les années de modèle ultérieures.

CALCUL DES VALEURS MOYENNES
DES ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉVAPORATION

24.11 (1) Sous réserve de l'article 25.3, pour chacun de ses parcs visés à l'article 24.10, l'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation selon la formule suivante :

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

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille en ce qui a trait aux émissions de gaz d'évaporation;
- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à cette limite d'émissions de la famille;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc doit être arrondie à une décimale près.

24. Le même règlement est modifié par adjonction avant l'article 25, de ce qui suit :

CHOIX DE NE PAS CALCULER
DE VALEUR MOYENNE

25. Le paragraphe 25(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de NO_x pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26, du sous-alinéa 32(2)(a)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne de NO_x prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

26. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 25, de ce qui suit :

25.1 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc de véhicules d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à la série d'émissions de durée de vie totale qui a une norme moyenne de GONM + NO_x égale ou inférieure à la norme moyenne de GONM + NO_x prévue pour le parc de cette année de modèle aux articles 24.1 ou 24.2.

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.1, du sous-alinéa 32(2)(b)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne de GONM + NO_x prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

25.2 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc de véhicules d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de HCNM à froid égale ou inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid prévue pour le parc de cette année de modèle aux articles 24.6 ou 24.7.

(2) For the purposes of section 26.2, subparagraph 32(2)(c)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average cold NMHC value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average cold NMHC standard applicable to the fleet for which the election was made.

25.3 (1) A company may elect not to calculate an average evaporative emission value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to an evaporative emission family emission limit that is equal to or less than the applicable fleet average evaporative emission standard for the model year in question referred to in section 24.10.

(2) For the purposes of section 26.3, subparagraph 32(2)(d)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average evaporative emission value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average evaporative emission standard applicable to the fleet for which the election was made.

27. The heading before section 26 of the Regulations is replaced by the following:

EMISSION CREDITS

NO_x Emission Credits

28. Subsection 26(1) of the Regulations is replaced by the following:

26. (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain NO_x emission credits for its fleets of the 2016 and earlier model years if the average NO_x value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average NO_x standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

29. Sections 27 and 28 of the Regulations are replaced by the following:

NMOG + NO_x Emission Credits

26.1 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain NMOG + NO_x emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average NMOG + NO_x value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average NMOG + NO_x standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) NMOG + NO_x emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

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

where

A is the fleet average NMOG + NO_x standard;

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.2, du sous-alinéa 32(2)(c)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne de HCNM à froid prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

25.3 (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc de véhicules d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation qui est égale ou inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation prévue pour le parc de cette année de modèle à l'article 24.10.

(2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1), la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.3, du sous-alinéa 32(2)(d)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

27. L'intertitre précédant l'article 26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS

Points — émissions de NO_x

28. Le paragraphe 26(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

26. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de NO_x pour ses parcs de l'année de modèle 2016 et des années de modèle antérieures si la valeur moyenne de NO_x pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de NO_x pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

29. Les articles 27 et 28 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Points — émissions de GONM + NO_x

26.1 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de GONM + NO_x pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de GONM + NO_x pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de GONM + NO_x pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, exprimés en véhicules-grammes/mille, sont déterminés selon la formule suivante et arrondis à l'unité :

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

où :

A représente la norme moyenne de GONM + NO_x pour le parc;

- B is the average NMOG + NO_x value in respect of the fleet; and
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The NMOG + NO_x emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

Cold NMHC Emission Credits

26.2 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain cold NMHC emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average cold NMHC value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average cold NMHC standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) Cold NMHC emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

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

where

- A is the fleet average cold NMHC standard;
 B is the average cold NMHC value in respect of the fleet; and
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The cold NMHC emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

Evaporative Emission Credits

26.3 (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain evaporative emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average evaporative emission value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average evaporative emission standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) Evaporative emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

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

where

- A is the fleet average evaporative emission standard;
 B is the average evaporative emission value in respect of the fleet; and
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The evaporative emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

- B la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc;
 C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de GONM + NO_x pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

Points — émissions de HCNM à froid

26.2 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de HCNM à froid pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de HCNM à froid pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid, exprimés en véhicules-grammes/mille, sont déterminés selon la formule suivante et arrondis à l'unité :

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

où :

- A représente la norme moyenne de HCNM à froid pour le parc;
 B la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc;
 C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

Points — émissions de gaz d'évaporation

26.3 (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation, exprimés en véhicules-grammes/mille, sont déterminés selon la formule suivante et arrondis à l'unité :

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

où :

- A représente la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc;
 B la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc;
 C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

Early Action NMOG + NO_x Credits

26.4 (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 of the 2015 or 2016 model year if the average NMOG + NO_x value in respect of the fleet of the model year in question is lower than 0.16 grams per mile and the company reports the credits in its 2017 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2), except that the fleet average NMOG + NO_x standard in the description of A is 0.16 grams per mile.

(3) Early action credits obtained for the 2015 and 2016 model years are credited on the last day of the 2017 model year.

(4) Early action credits obtained for the 2015 and 2016 model years may be used as of the 2017 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's light-duty vehicles and light-duty trucks 1 of any of the five model years after the model year in respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

26.5 (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2016 or 2017 model year if the average NMOG + NO_x value in respect of the fleet of the model year in question is lower than 0.16 grams per mile and the company reports the credits in its 2018 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2), except that the fleet average NMOG + NO_x standard in the description of A is 0.16 grams per mile.

(3) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years are credited on the last day of the 2018 model year.

(4) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years may be used as of the 2018 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of any of the five model years after the model year in respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

26.6 (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its Class 2B vehicles or Class 3 vehicles of the 2016 or 2017 model year if the average NMOG + NO_x value in respect of a fleet of the model year in question is lower than the applicable fleet average NMOG + NO_x standard for the model year in question set out in Table 4 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the

Points d'action précoce — émissions de GNOM + NO_x

26.4 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1 de l'année de modèle 2015 ou 2016 si la valeur moyenne de GONM + NO_x du parc de l'année de modèle en cause est inférieure à 0,16 g/mille et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2017.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2), sauf que la norme moyenne de GONM + NO_x pour le parc, représentée par l'élément A, est 0,16 g/mille.

(3) Les points d'action précoce obtenus pour les années de modèle 2015 et 2016 sont attribués le dernier jour de l'année de modèle 2017.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2015 ou 2016 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2017, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1 des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides par la suite.

26.5 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2016 ou 2017 si la valeur moyenne de GONM + NO_x pour un parc de l'année de modèle en cause est inférieure à 0,16 g/mille et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2), sauf que la norme moyenne de GONM + NO_x pour le parc, représentée par l'élément A, est 0,16 g/mille.

(3) Les points d'action précoce obtenus pour les années de modèle 2016 et 2017 sont attribués le dernier jour de l'année de modèle 2018.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2016 ou 2017 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2018, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides par la suite.

26.6 (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de ses véhicules de classe 3 de l'année de modèle 2016 ou 2017 si la valeur moyenne de GONM + NO_x pour un parc de l'année de modèle en cause est inférieure à la norme moyenne de GONM + NO_x figurant au tableau 4 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40

company reports the credits in its 2018 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2).

(3) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years are credited on the last day of the 2018 model year.

(4) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years may be used as of the 2018 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's Class 2B vehicles or Class 3 vehicles of any of the five model years after the model year in respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

EMISSION DEFICIT

27. (1) Subject to subsection (2), NO_x , NMOG + NO_x , cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained in respect of a fleet of a specific model year shall be used by the company to offset any outstanding NO_x , NMOG + NO_x , evaporative or cold NMHC emission deficit, as the case may be, described in section 28, and any remaining credits may be used to offset a future deficit or, except in the case of early action credits, may be transferred to another company.

(2) NO_x emission credits obtained in respect of a fleet of a specific model year may only be used to offset a NO_x deficit for the 2016 or earlier model year.

28. Subject to section 31 or 31.1, if a company's average NO_x , NMOG + NO_x , evaporative emission or cold NMHC value, as the case may be, in respect of a fleet of a specific model year is higher than the fleet average NO_x , NMOG + NO_x , evaporative emission or cold NMHC standard for the model year in question, the company shall calculate the value of the NO_x , NMOG + NO_x , evaporative emission or cold NMHC emission deficit incurred in that model year using the formula set out in subsection 26(2), 26.1(2), 26.2(2) or 26.3(2), as the case may be.

30. Subsection 29(1) of the Regulations is replaced by the following:

29. (1) Subject to subsection 27(2), a company shall offset a NO_x emission deficit no later than the date on which the company submits the end of model year report for the third model year after the model year in which the deficit was incurred.

31. Section 30 of the Regulations is replaced by the following:

29.1 (1) A company shall offset a NMOG + NO_x , cold NMHC or evaporative emission deficit no later than the date on which the company submits the end of model year report for the third model year after the model year in which the deficit was incurred.

du CFR et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2).

(3) Les points d'action précoce obtenus pour les années de modèle 2016 et 2017 sont attribués le dernier jour de l'année de modèle 2018.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2016 ou 2017 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2018, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de ses véhicules de classe 2B ou de ses véhicules de classe 3 des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides par la suite.

DÉFICIT RELATIF AUX ÉMISSIONS

27. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les points relatifs aux émissions de NO_x , de GONM + NO_x , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, obtenus pour le parc d'une année de modèle donnée doivent être utilisés par l'entreprise pour compenser tout déficit relatif aux émissions de NO_x , de GONM + NO_x , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, visé à l'article 28. L'entreprise peut soit utiliser tout excédent de points pour compenser un déficit futur, soit, sauf s'il s'agit de l'excédent de points d'action précoce, le transférer à une autre entreprise.

(2) Les points relatifs aux émissions de NO_x obtenus pour un parc d'une année de modèle donnée ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit relatif aux émissions de NO_x pour l'année de modèle 2016 ou une année de modèle antérieure.

28. Sous réserve des articles 31 ou 31.1, si la valeur moyenne de NO_x , de GONM + NO_x , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, pour le parc d'une année de modèle donnée d'une entreprise dépasse la norme moyenne de NO_x , de GONM + NO_x , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation applicable à ce parc pour cette année de modèle, l'entreprise établit la valeur de chacun de ces déficits pour cette année de modèle selon la formule prévue aux paragraphes 26(2), 26.1(2), 26.2(2) ou 26.3(2), selon le cas.

30. Le paragraphe 29(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

29. (1) Sous réserve du paragraphe 27(2), l'entreprise doit compenser tout déficit relatif aux émissions de NO_x au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle où le déficit s'est produit.

31. L'article 30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

29.1 (1) L'entreprise doit compenser tout déficit relatif aux émissions de GONM + NO_x , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle où le déficit s'est produit.

(2) Subject to subsection (3), a company may offset a NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission deficit with an equivalent number of NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained in accordance with section 26.1, 26.2 or 26.3 or obtained from another company.

(3) If any part of a NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission deficit for a specific model year is outstanding following the submission of the end of model year report for the second model year after the model year in which the deficit was incurred, the number of NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, required to offset that outstanding deficit in the next model year is 120% of the outstanding deficit.

30. (1) A company that acquires another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 29 or 29.1, any outstanding emission deficits of the acquired company or merged companies.

(2) In the case of a company that ceases to manufacture, import or sell light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles or Class 3 vehicles, the company shall, no later than three calendar years after submitting its last end of model year report, offset all emission deficits that are outstanding at the time that it ceases those activities.

32. Subsections 31(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

31. (1) Subject to subsection (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in section 21, 22 or 23, as the case may be, and from the NO_x emission deficit calculations in respect of a fleet under section 28.

(2) Subject to subsection (3), a company shall include in the group referred to in subsection (1) all of the vehicles of a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States.

33. Subsection 31(8) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(8) A company shall not make the election referred to in subsection (1) in respect of a model year in which it has transferred NO_x emission credits to another company if the average NO_x value calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election exceeds the fleet average NO_x standard that would otherwise apply under section 21, 22 or 23, as the case may be.

34. The Regulations are amended by adding the following after section 31:

31.1 (1) Subject to subsection (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in sections 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10, as

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la compensation d'un déficit peut être effectuée par application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, que l'entreprise obtient conformément à l'un des articles 26.1, 26.2 ou 26.3 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

(3) Si un déficit d'une année de modèle donnée n'a pas été entièrement compensé à la date du rapport de fin d'année de modèle pour la deuxième année de modèle suivante, le nombre de points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, nécessaire pour compenser le solde déficitaire dans la troisième année de modèle est de 120 % de ce solde.

30. (1) L'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre doit compenser, conformément à l'article 29 ou 29.1, tout déficit relatif aux émissions des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des véhicules légers, des camionnettes, des véhicules moyens à passagers, des véhicules de classe 2B ou des véhicules de classe 3 doit effacer tout déficit relatif aux émissions existant au moment de la cessation de l'activité au plus tard à la date qui suit de trois années civiles le jour où son dernier rapport de fin d'année de modèle a été présenté.

32. Les paragraphes 31(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

31. (1) Sous réserve du paragraphe (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 21, 22 ou 23, selon le cas, et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de NO_x du parc fait en application de l'article 28.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise doit inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) tous les véhicules qui font partie du parc et qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période.

33. Le paragraphe 31(8) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) A company shall not make the election referred to in subsection (1) in respect of a model year in which it has transferred NO_x emission credits to another company if the average NO_x value calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election exceeds the fleet average NO_x standard that would otherwise apply under section 21, 22 or 23, as the case may be.

34. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 31, de ce qui suit :

31.1 (1) Sous réserve du paragraphe (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10,

applicable, and from the NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission deficit calculations, as the case may be, in respect of a fleet under section 28.

(2) Subject to subsection (3), a company shall include in the group referred to in subsection (1) all of the vehicles of a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States.

(3) A company shall not include in the group referred to in subsection (1) any vehicle that is covered by an EPA certificate and

(a) in respect of which the total number of units sold in Canada exceeds the total number of units sold in the United States that are covered by the same EPA certificate; and

(b) that conforms, as applicable, to

(i) a full useful life emission bin having a NMOG + NO_x standard that is greater than the applicable fleet average NMOG + NO_x standard for the model year in respect of which the election is made, or

(ii) a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is greater than the applicable fleet average cold NMHC or evaporative standard for the model year in respect of which the election is made.

(4) Subject to subsection (5), if a company makes an election under subsection (1), it shall calculate an average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission value in accordance with section 24.5, 24.8 or 24.11, as the case may be, with the necessary modifications, in respect of

(a) the group that is subject to the election; and

(b) the vehicles in the fleet that are not part of the group referred to in paragraph (a), if any.

(5) A company may elect not to make the calculations referred to in subsection (4) for a group of vehicles described in paragraph (4)(a) or (b) if every vehicle in the group conforms to

(a) a full useful life emission bin having a NMOG + NO_x standard that is equal to or less than the fleet average NMOG + NO_x standard that would otherwise apply under sections 24.1 to 24.4; or

(b) a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is equal to or less than the fleet average cold NMHC or evaporative emission standard that would otherwise apply under sections 24.6 and 24.7 or section 24.10.

(6) If a company makes an election under subsection (5), the average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, for the group of vehicles of a fleet for which the election was made shall be the applicable fleet average

selon ce qui est applicable, et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, du parc fait en application de l'article 28.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise doit inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) tous les véhicules qui font partie du parc et qui sont visés par un certificat de l'EPA et sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période.

(3) L'entreprise ne peut inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) un véhicule visé par un certificat de l'EPA si les conditions suivantes sont réunies :

a) le nombre total des véhicules visés par le même certificat qui sont vendus au Canada dépasse le nombre total des véhicules visés par ce même certificat qui sont vendus aux États-Unis;

b) le véhicule est conforme :

(i) soit à la série d'émissions de durée de vie totale dont la norme de GONM + NO_x est supérieure à la norme moyenne de GONM + NO_x prévue pour le parc de l'année de modèle en cause,

(ii) soit à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation ou aux émissions de HCNM à froid qui est supérieure à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, prévue pour le parc de l'année de modèle en cause.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), l'entreprise qui fait le choix prévu au paragraphe (1) pour le groupe de véhicules d'un parc doit calculer la valeur moyenne des émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon la formule établie à l'article 24.5, 24.8 ou 24.11, selon le cas, compte tenu des adaptations nécessaires :

a) pour ce groupe;

b) pour les véhicules du parc qui ne sont pas inclus dans ce groupe, s'il y a lieu.

(5) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer la valeur moyenne des émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation pour un groupe de véhicules visé aux alinéas (4)a) ou b) pourvu que chaque véhicule de ce groupe soit conforme :

a) soit à une série d'émissions de durée de vie totale dont la norme d'émissions de GONM + NO_x est égale ou inférieure à la norme moyenne de GONM + NO_x qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.1 à 24.4;

b) soit à une limite d'émission de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation ou aux émissions de HCNM à froid, selon le cas, qui est égale ou inférieure à la norme moyenne de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.6, 24.7 ou 24.10.

(6) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (5), la valeur moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, du groupe de véhicules — qui font partie d'un parc — à l'égard duquel le choix a été fait est la

NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative standard.

(7) If a company makes the election referred to in subsection (1) and the average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, for the group that is subject to the election, calculated under paragraph (4)(a), exceeds the fleet average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative standard that would otherwise apply under sections 24.1 to 24.4, 24.6 and 24.7 or section 24.10, the company shall

- (a) forfeit any NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained for previous model years; and
- (b) not obtain any NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, for the model year in respect of which the election was made.

(8) A company shall not make the election referred to in subsection (1) in respect of a model year for which it has transferred NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission credits to another company if the average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative value, as the case may be, calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election exceeds the fleet average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission standard that would otherwise apply under sections 24.1 to 24.4, 24.6 and 24.7 or section 24.10.

35. The heading before section 32 of the Regulations is replaced by the following:

END OF MODEL YEAR REPORTS

36. (1) Subsection 32(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The end of model year report shall contain the following information:

- (a) for each of a company's fleets described in sections 21 to 23
 - (i) the applicable fleet average NO_x standard,
 - (ii) the average NO_x value achieved under section 24 or 25,
 - (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average NO_x value achieved in respect of the fleet,
 - (iv) the total number of vehicles in the fleet,
 - (v) the NO_x emission credits calculated in accordance with subsection 26(2) for the model year, if any,
 - (vi) the NO_x emission deficits incurred for the model year, if any, and
 - (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;
- (b) for each of its fleets described in sections 24.1 to 24.4
 - (i) the applicable fleet average NMOG + NO_x standard,
 - (ii) the average NMOG + NO_x value achieved under section 24.5 or 25.1,

norme moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation applicable à ce parc.

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, pour le groupe en cause, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 ou 24.10 :

- a) elle perd les points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, obtenus pour les années de modèle antérieures;
- b) elle ne peut alors obtenir de points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) pour une année de modèle au cours de laquelle elle a transféré des points relatifs aux émissions de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, à une autre entreprise si la valeur moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, pour le groupe, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de GONM + NO_x, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 ou 24.10.

35. L'intertitre précédant l'article 32 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

RAPPORTS DE FIN D'ANNÉE DE MODÈLE

36. (1) Le paragraphe 32(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements suivants :

- a) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 21 à 23 :
 - (i) la norme moyenne de NO_x applicable pour le parc,
 - (ii) la valeur moyenne de NO_x, déterminée conformément aux articles 24 ou 25,
 - (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de NO_x pour le parc,
 - (iv) le nombre total de véhicules du parc,
 - (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de NO_x calculés conformément au paragraphe 26(2) pour l'année de modèle,
 - (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de NO_x pour l'année de modèle,
 - (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de NO_x à la fin de l'année de modèle;
- b) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.1 à 24.4 :
 - (i) la norme moyenne de GONM + NO_x applicable pour le parc,

- (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average NMOG + NO_x value achieved in respect of the fleet, including any compliance credits taken into account by the company in choosing the full useful life emission bin applicable to the vehicles,
 - (iv) the total number of vehicles in the fleet,
 - (v) the NMOG + NO_x emission credits calculated in accordance with subsection 26.1(2) for the model year, if any,
 - (vi) the NMOG + NO_x emission deficit incurred for the model year, if any, and
 - (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;
- (c) for each of its fleets described in sections 24.6 and 24.7
- (i) the applicable fleet average cold NMHC standard,
 - (ii) the average cold NMHC value achieved under section 24.8 or 25.2,
 - (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average cold NMHC value achieved in respect of the fleet,
 - (iv) the total number of vehicles in the fleet,
 - (v) the cold NMHC emission credits calculated in accordance with subsection 26.2(2) for the model year, if any,
 - (vi) the cold NMHC emission deficits incurred for the model year, if any, and
 - (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;
- (d) for each of its fleets described in section 24.10
- (i) the applicable fleet average evaporative emission standard,
 - (ii) the average evaporative emission value achieved under section 24.11 or 25.3 and the percentage of vehicles in that fleet that conform to the applicable fleet average evaporative emission standard,
 - (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average evaporative emission value achieved in respect of the fleet,
 - (iv) the total number of vehicles in the fleet,
 - (v) the evaporative emission credits calculated in accordance with subsection 26.3(2) for the model year, if any,
 - (vi) the evaporative emission deficits incurred for the model year, if any, and
 - (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year; and
- (e) for each of its fleets described in sections 26.4 to 26.6, the early action credits obtained for the model year in question, if any.
- (ii) la valeur moyenne de GONM + NO_x, déterminée conformément aux articles 24.5 ou 25.1,
 - (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de GONM + NO_x pour le parc, y compris les points de conformité pris en compte par l'entreprise pour choisir la série d'émissions de durée de vie totale applicable aux véhicules,
 - (iv) le nombre total de véhicules du parc,
 - (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de GONM + NO_x calculés conformément au paragraphe 26.1(2) pour l'année de modèle,
 - (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de GONM + NO_x pour l'année de modèle,
 - (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de GONM + NO_x à la fin de l'année de modèle;
- c) pour chacun des parcs visés aux articles 24.6 et 24.7 :
- (i) la norme moyenne d'émissions de HCNM à froid applicable pour le parc,
 - (ii) la valeur moyenne d'émissions de HCNM à froid, déterminée conformément aux articles 24.8 ou 25.2,
 - (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne d'émissions de HCNM à froid pour le parc,
 - (iv) le nombre total de véhicules du parc,
 - (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de HCNM à froid calculés conformément au paragraphe 26.2(2) pour l'année de modèle,
 - (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de HCNM à froid pour l'année de modèle,
 - (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de HCNM à froid à la fin de l'année de modèle;
- d) pour chacun des parcs visés à l'article 24.10 :
- (i) la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation applicable pour le parc,
 - (ii) la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation, déterminée conformément aux articles 24.11 ou 25.3, et le pourcentage de véhicules du parc de l'année de modèle en cause qui sont conformes à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation applicable pour le parc,
 - (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc,
 - (iv) le nombre total de véhicules du parc,
 - (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation calculés conformément au paragraphe 26.3(2) pour l'année de modèle,
 - (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de gaz d'évaporation pour l'année de modèle,
 - (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de gaz d'évaporation à la fin de l'année de modèle;
- e) s'il y a lieu, pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 26.4 à 26.6, les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle en cause.

(2.1) The end of model year report for the 2017 to 2021 model years shall also contain the percentage of vehicles in a company's groups of vehicles that conform to the applicable particulate matter exhaust emissions standards referred to in subsection 17.2(1).

(2) The portion of subsection 32(3) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci, de points relatifs aux émissions effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

(3) Subsections 32(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

(4) The company shall include in the end of model year report, if applicable,

(a) for any of its fleets described in sections 21 to 23, a statement that

- (i) it has made the election under section 25, or
- (ii) it has made the election under subsection 31(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31(4)(a) or (b);

(b) for any of its fleets described in sections 24.1 to 24.4, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.1, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b);

(c) for any of its fleets described in sections 24.6 and 24.7, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.2, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b);

(d) for any of its fleets described in section 24.10, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.3, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b).

(5) A company that makes an election under subsection 31(1) or 31.1(1) in respect of a group of vehicles in a fleet shall include in the end of model year report

(a) the following average values:

- (i) for the 2016 and earlier model years, the average NO_x value, determined under subsection 31(4) or (6), as the case may be, or

(2.1) Pour les années de modèle 2017 à 2021, le rapport de fin d'année de modèle contient également le pourcentage des véhicules du groupe de l'entreprise qui sont conformes à la norme d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques visés au paragraphe 17.2(1).

(2) Le passage du paragraphe 32(3) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci, de points relatifs aux émissions effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

(3) Les paragraphes 32(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle une déclaration portant, selon le cas, qu'elle a fait le choix prévu :

a) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 21 à 23 :

- (i) soit à l'article 25,
- (ii) soit au paragraphe 31(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31(4)a) ou b);

b) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.1 à 24.4 :

- (i) soit à l'article 25.1,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b);

c) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.6 et 24.7 :

- (i) soit à l'article 25.2,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b);

d) pour chacun des parcs de l'entreprise visés à l'article 24.10 :

- (i) soit à l'article 25.3,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b).

(5) L'entreprise qui fait le choix prévu aux paragraphes 31(1) ou 31.1(1) à l'égard d'un groupe de véhicules d'un parc doit inclure dans son rapport de fin d'année de modèle :

a) les valeurs moyennes d'émissions suivantes :

- (i) celles de NO_x pour l'année de modèle 2016 ou une année de modèle antérieure, déterminées conformément aux paragraphes 31(4) ou (6), selon le cas,

(ii) for the 2017 and later model years, the average NMOG + NO_x, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, determined under subsection 31.1(4) or (6), as the case may be; or

(b) the values used in calculating the average values referred to in subparagraph (a)(i) or (ii), as applicable; and

(c) information demonstrating compliance with subsection 31(3) or 31.1(3), as the case may be.

37. The definitions “engine family” and “family emission limit” in section 32.1 of the Regulations are repealed.

38. Subsection 32.2(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) In any model year, the HC + NO_x family emission limit applicable to a motorcycle shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 449 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR.

39. The Regulations are amended by adding the following after section 32.7:

FORMAT OF REPORTS

32.8 Any report that is required under these Regulations shall be submitted electronically in the format provided by the Minister, but the report shall be submitted in writing if

(a) no format has been provided; or

(b) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

40. Paragraphs 33(1)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles and complete heavy-duty vehicles in section 1808 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the applicable model year;

(b) motorcycles in section 411 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year; and

(c) heavy-duty vehicles other than complete heavy-duty vehicles in section 38 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year.

41. (1) The portion of subsection 35(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

35. (1) In the case of a vehicle or engine that is covered by an EPA certificate and in respect of which a company has made an election under subsection 19(1), evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

(ii) celles de GONM + NO_x, de HCNM à froid et de gaz d'évaporation, pour l'année de modèle 2017 ou une année de modèle ultérieure, déterminées conformément aux paragraphes 31.1(4) ou (6), selon le cas;

b) les valeurs utilisées dans le calcul des valeurs moyennes visées respectivement aux sous-alinéas a)(i) ou (ii), selon le cas;

c) des renseignements établissant la conformité au paragraphe 31(3) ou 31.1(3), selon le cas.

37. Les définitions de « famille de moteurs » et « limite d'émissions de la famille de moteurs », à l'article 32.1 du même règlement, sont abrogées.

38. Le paragraphe 32.2(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La limite d'émissions de la famille de moteurs applicable aux émissions de HC + NO_x d'une motocyclette d'une année de modèle donnée ne peut dépasser la limite d'émissions maximale applicable à la famille de moteurs prévue à l'article 449 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

39. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 32.7, de ce qui suit :

FORME DES RAPPORTS

32.8. Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;

b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

40. Les alinéas 33(1)(a) à (c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) dans le cas des véhicules légers, des camionnettes, des véhicules moyens à passagers et des véhicules lourds complets, à l'article 1808 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) dans le cas des motocyclettes, à l'article 411 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) dans le cas des véhicules lourds autres que les véhicules lourds complets à l'article 38 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

41. (1) Le passage du paragraphe 35(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

35. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de l'EPA à l'égard duquel l'entreprise a fait le choix prévu au paragraphe 19(1) les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

(2) Paragraphs 35(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

(b) if applicable, a document demonstrating that vehicles or engines covered by the EPA certificate

(i) are sold concurrently in Canada and the United States, or

(ii) bear a national emissions mark that conforms to the requirements set out in section 8;

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle or the engine and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

(3) Subparagraphs 35(1)(d)(i) to (iv) of the Regulations are replaced by the following:

(i) section 1807 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year of light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or complete heavy-duty vehicle,

(ii) section 413 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year of motorcycle,

(iii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of heavy-duty vehicle, and

(iv) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of heavy-duty engine.

(4) Section 35 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) In the case of a vehicle or engine referred to in subsection (1) that is not sold in the United States or that does not have a national emission mark applied to it, a company shall submit the evidence of conformity to the Minister before importing the vehicle or engine or applying a national emissions mark to it.

42. Paragraphs 35.1(1)(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle to which it is equivalent and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate;

(d) an emission control information label that is permanently affixed to the vehicle in a readily accessible location and that contains the statement "THIS VEHICLE IS EQUIVALENT TO A VEHICLE COVERED BY AN EPA CERTIFICATE FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE VÉHICULE EST ÉQUIVALENT À UN VÉHICULE VISÉ PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]" and information that is equivalent to the information required under

(i) section 1807(a) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the applicable model year of the light-duty vehicle,

(2) Les alinéas 35(1)(b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) s'il y a lieu, un document établissant :

(i) soit que les véhicules ou les moteurs visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) soit que la marque nationale apposée sur ces véhicules ou ces moteurs est conforme à toutes les exigences prévues à l'article 8;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur, et pour conserver ce même certificat;

(3) Les sous-alinéas 35(1)(d)(i) à (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers ou d'un véhicule lourd complet, à l'article 1807 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'une motocyclette, à l'article 413 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) dans le cas d'un véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iv) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(4) L'article 35 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de l'EPA qui n'est pas vendu aux États-Unis ou sur lequel la marque nationale n'est pas apposée, l'entreprise fournit les éléments de la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou le moteur ou d'y apposer la marque nationale.

42. Les alinéas 35.1(1)(c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA visant le véhicule auquel il est équivalent, ou pour conserver ce même certificat;

d) une étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules apposée en permanence à un endroit d'accès facile sur le véhicule pour l'année de modèle en cause sur laquelle figure la mention « THIS VEHICLE IS EQUIVALENT TO A VEHICLE COVERED BY AN EPA CERTIFICATE FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE VÉHICULE EST ÉQUIVALENT À UN VÉHICULE VISÉ PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] » et qui contient des renseignements équivalents à ceux exigés aux articles suivants :

(i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers

light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or complete heavy-duty vehicle, other than the statement of compliance referred to in section 1807(a)(3)(v) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) section 413 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year of the motorcycle, other than the statement of compliance referred to in section 413(a)(4)(viii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR, or

(iii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of the heavy-duty vehicle, other than the statements of compliance referred to in sections 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) and 35(d)(2) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR; and

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

FLEET AVERAGE RECORDS

44. Subsection 37(1) of the Regulations is replaced by the following:

37. (1) A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets described in sections 21 to 23, 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10:

- (a) the model year;
- (b) the applicable fleet average standard;
- (c) the average value achieved
 - (i) in the case of NO_x emissions, under section 24 or 25,
 - (ii) in the case of NMOG + NO_x emissions, under section 24.5 or 25.1,
 - (iii) in the case of cold NMHC emissions, under section 24.8 or 25.2, and
 - (iv) in the case of evaporative emissions, under section 24.11 or 25.3; and
- (d) all values used in calculating the average emission values referred to in subparagraphs (c)(i) to (iv).

45. (1) Paragraphs 37(2)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) the applicable fleet average standard;
- (c) in the case of a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group described in Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(2) Paragraph 37(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

- (f) the emission standard to which the vehicle is certified; and

ou d'un véhicule lourd complet, l'article 1807(a) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 1807(a)(3)(v) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'une motocyclette, l'article 413 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 413(a)(4)(viii) de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) dans le cas d'un véhicule lourd, l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée aux articles 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) et 35(d)(2) de la sous-partie A partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

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

DOSSIERS RELATIFS AUX
NORMES MOYENNES DES PARCS

44. Le paragraphe 37(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

37. (1) Pour chacun de ses parcs visés aux articles 21 à 23, 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) la norme moyenne applicable pour le parc;
- c) la valeur moyenne déterminée conformément aux articles suivants :
 - (i) dans le cas des émissions de NO_x, aux articles 24 ou 25,
 - (ii) dans le cas des émissions de GONM + NO_x, aux articles 24.5 ou 25.1,
 - (iii) dans le cas des émissions de HCNM à froid, aux articles 24.8 ou 25.2,
 - (iv) dans le cas des émissions de gaz d'évaporation, aux articles 24.11 ou 25.3;
- d) toutes les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions visées aux sous-alinéas c)(i) à (iv).

45. (1) Les alinéas 37(2)(b) et (c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) la norme moyenne applicable pour le parc;
- c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai applicable décrit dans la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

(2) L'alinéa 37(2)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- f) la norme d'émissions pour laquelle le véhicule est homologué;

46. The Regulations are amended by adding the following after section 38:

INFORMATION REGARDING SUSPENSION OR REVOCATION OF EPA CERTIFICATE

38.1 If an EPA certificate referred to in section 19 or 19.1 is suspended or revoked, the company shall submit the following information to the Minister as soon as feasible:

- (a) its name, address and telephone number;
- (b) a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c) a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d) the make, model and model year of the vehicles and engines that are covered by the EPA certificate or of the vehicles that are equivalent to a vehicle that is covered by the EPA certificate, as the case may be.

47. Subsection 44(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, including
 - (i) a statement of the reasons why not conforming to the prescribed standards does not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, and
 - (ii) a description of other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them.

48. The portion of paragraph 44(4)(a) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

49. (1) The portion of subsection 45(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

45. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall contain the following information:

- (a) the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address, phone number and, if any, facsimile number of the appropriate contact person;
- (b) for each vehicle and engine in respect of which the notice is given, its make, model, model year and the period during which it was manufactured and, in the case of vehicles, the range of vehicle identification numbers, if known;
- (b.1) the total number of vehicles or engines in respect of which the notice is given or, if the total

46. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 38, de ce qui suit :

RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SUSPENSION OU À LA RÉVOCATION D’UN CERTIFICAT DE L’EPA

38.1 Si le certificat de l’EPA visé aux articles 19 ou 19.1 est suspendu ou révoqué, l’entreprise fournit au ministre, dès que possible, les renseignements suivants :

- a)* ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b)* une copie du certificat suspendu ou révoqué par l’EPA;
- c)* une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l’EPA;
- d)* la marque, le modèle, l’année de modèle des véhicules et des moteurs visés par le certificat ou des véhicules équivalents à un véhicule visé par le certificat, selon le cas.

47. Le paragraphe 44(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :

- e)* une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :
 - (i) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porte pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,
 - (ii) une description des autres moyens envisagés par le demandeur pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d’eux.

48. Le passage de l’alinéa 44(4)a) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

49. (1) Le passage du paragraphe 45(1) du même règlement précédant l’alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

45. (1) L’avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

- a)* les nom et adresse municipale de l’entreprise donnant l’avis ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et, numéro de télécopieur, s’il existe, de la personne-ressource;
- b)* la marque, le modèle, l’année de modèle et la période de fabrication de chaque véhicule ou moteur visé par l’avis de défaut et, dans le cas de véhicules, l’éventail des numéros d’identification, s’il est connu;
- b.1)* le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l’avis de défaut, s’il est connu, ou à

number is not known, the estimated number, and the number or estimated number of vehicles or engines in each identifying classification;

(2) Subsection 45(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known.

(3) Section 45 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) The notice of defect shall be given in writing and, when given to a person other than the Minister, shall be

- (a) in both official languages; or
- (b) in the person’s official language of choice, if it is known.

(4) Paragraphs 45(2)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

(a) any changes to the information referred to in subsection (1);

(a.1) if not already provided in the notice, the range of vehicle identification numbers;

(b) if not already provided in the notice, the total number of vehicles or engines in respect of which the notice was given and the number of vehicles or engines in each identifying classification;

(c) if not already provided in the notice, a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect; and

(5) Paragraphs 45(3)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

(b) if applicable, the revised number of vehicles or engines in respect of which the notice of defect was given;

(c) the dates on which the notice of defect and any follow-up notices were given to the current owners of the affected vehicles or engines; and

PASSENGER AUTOMOBILE AND LIGHT TRUCK GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

50. Subsection 12(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*² is replaced by the following:

12. (1) Every vehicle of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that bears the label referred to in paragraph 36(1)(d) must conform to, instead of the standards set out in sections 9 and 10, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

EPA certificate

défaut le nombre estimatif, et le nombre, ou le nombre estimatif, de ces véhicules ou moteurs dans chaque catégorie;

(2) Le paragraphe 45(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l’existence du défaut, si elle est établie.

(3) L’article 45 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) L’avis de défaut est donné par écrit et, lorsqu’il est destiné à une personne autre que le ministre, il est donné :

- a) soit dans les deux langues officielles;
- b) soit, si celle-ci est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

(4) Les alinéas 45(2)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) le cas échéant, une mise à jour des renseignements exigés par le paragraphe (1);

a.1) s’il n’a pas été fourni dans l’avis, l’éventail des numéros d’identification des véhicules;

b) s’il n’a pas été fourni dans l’avis, le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l’avis de défaut et le nombre de ces véhicules ou de moteurs dans chaque catégorie;

c) si elle n’a pas été fournie dans l’avis, une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l’existence du défaut;

(5) Les alinéas 45(3)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) s’il y a lieu, le nombre total révisé de véhicules ou de moteurs visés par l’avis de défaut;

c) la date où des avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des véhicules ou des moteurs visés ou, le cas échéant, des rappels à leur égard;

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS

50. Le paragraphe 12(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*² est remplacé par ce qui suit :

12. (1) Les véhicules d’une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l’EPA et qui portent l’étiquette américaine d’information visée à l’alinéa 36(1)d) doivent, au lieu d’être conformes aux normes visées aux articles 9 et 10, être conformes aux normes d’homologation et d’utilisation visées par le certificat.

Certificat de l’EPA

² SOR/2010-201

² DORS/2010-201

51. (1) The portion of subsection 36(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Evidence of conformity

36. (1) In the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company must consist of

(2) Paragraph 36(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a document demonstrating that the vehicles covered by the EPA certificate

- (i) are sold concurrently in Canada and the United States, or
- (ii) bear a national emissions mark that conforms to the requirements set out in section 7;

HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

52. The portion of subsection 8(1) of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*³ before paragraph (a) is replaced by the following:

Non EPA-certified engines

8. (1) Heavy-duty engines and the engines referred to in section 25 that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified engines that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) — must bear a compliance label that sets out the following information:

53. The portion of subsection 9(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Non EPA-certified vehicles

9. (1) Heavy-duty vehicles that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified heavy-duty vehicles that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) — must bear a compliance label that sets out the following information:

54. The portion of subsection 13(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Conforming to EPA certificate

13. (1) Subject to subsections (4) and (8), a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine of a given model year that is covered by an EPA certificate and bears the label referred to in paragraph 53(d) must conform to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of to the following standards, whichever apply:

55. (1) Clause 48(2)(a)(ii)(B) of the Regulations is replaced by the following:

(B) are covered by an EPA certificate and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the

51. (1) Le passage du paragraphe 36(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Justification de la conformité

36. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, ou dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA et soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

(2) L'alinéa 36(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) s'il y a lieu, un document établissant :

- (i) soit que le véhicule visé par ce certificat est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période,
- (ii) soit que la marque nationale apposée sur ce véhicule est conforme à toutes les exigences prévues à l'article 7;

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS

52. Le passage du paragraphe 8(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*³ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Moteurs non visés par un certificat de l'EPA

8. (1) Les moteurs de véhicules lourds et les moteurs visés à l'article 25 importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d(ii), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

53. Le passage du paragraphe 9(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Véhicules non visés par un certificat de l'EPA

9. (1) Les véhicules lourds importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d(i), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

54. Le passage du paragraphe 13(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Conformité au certificat de l'EPA

13. (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (8), les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette visée à l'alinéa 53d) doivent être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat au lieu d'être conformes aux normes ci-après, selon le cas :

55. (1) La division 48(2)(a)(ii)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) soit visés par un certificat de l'EPA et conformes, soit à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable à ces émissions, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de

³ SOR/2013-24

³ DORS/2013-24

model year of the vehicles under these Regulations, or

(2) Subparagraphs 48(2)(b)(ii) and (iii) of the Regulations are replaced by the following:

(ii) are covered by an EPA certificate and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family emission limit that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations,

(iii) are covered by an EPA certificate, conform to a CO₂ family emission limit that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(4),

(3) Clauses 48(2)(c)(i)(B) and (C) of the Regulations are replaced by the following:

(B) are covered by an EPA certificate and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO₂ family certification level that is lower than the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations,

(C) are covered by an EPA certificate, conform to a CO₂ family certification level that exceeds the CO₂ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(8), or

(4) Clause 48(2)(c)(ii)(B) of the Regulations is replaced by the following:

(B) are covered by an EPA certificate and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N₂O or CH₄ family emission limit, as the case may be, that is lower than the N₂O or CH₄ emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations, or

(5) The marginal note to subsection 48(4) of the Regulations is replaced by “Statement when covered by EPA certificate”.

56. (1) The portion of section 53 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

53. For a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act consists of

N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

(2) Les sous-alinéas 48(2)(b)(ii) et (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) soit visés par un certificat de l'EPA et conformes, soit à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ inférieure à la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

(iii) soit visés par un certificat de l'EPA, conformes à une limite d'émissions de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules et ne sont pas regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(4),

(3) Les divisions 48(2)(c)(i)(B) et (C) du même règlement sont respectivement remplacées par ce qui suit :

(B) soit visés par un certificat de l'EPA et conformes, soit à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, soit à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ inférieur à la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,

(C) soit visés par un certificat de l'EPA, conformes à un niveau de certification de la famille applicable au CO₂ qui dépasse la norme d'émissions de CO₂ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs et ne sont pas regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(8),

(4) La division 48(2)(c)(ii)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) soit visés par un certificat de l'EPA et conformes, soit aux normes relatives à ces émissions visées par le certificat de l'EPA, soit à une limite d'émissions de la famille applicable au N₂O ou au CH₄, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N₂O et de CH₄ du présent règlement applicable à l'année de modèle des moteurs,

(5) La note marginale relative au paragraphe 48(4) du même règlement est remplacée par « Mention — certificat de l'EPA ».

56. (1) Le passage de l'article 53 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

53. Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l'EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

Vehicle or engine covered by EPA certificate

Véhicule ou moteur visé par un certificat de l'EPA

(2) Paragraph 53(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) a document demonstrating that the vehicle or engine that is covered by the EPA certificate
- (i) is sold concurrently in Canada and the United States, or
 - (ii) bears a national emissions mark that conforms to the requirements set out in section 7;

COMING INTO FORCE

57. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[39-1-o]

(2) L'alinéa 53b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) s'il y a lieu, un document établissant :
- (i) soit que le véhicule ou le moteur visé par ce certificat est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période,
 - (ii) soit que la marque nationale apposée sur ce véhicule ou ce moteur est conforme aux exigences prévues à l'article 7;

ENTRÉE EN VIGUEUR

57. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[39-1-o]

Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2455.

Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2455.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,^b that the Governor in Council, pursuant to sections 140^c, 326 and 330^d of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister 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 sent by mail to Steve McCauley, Director General, Energy and Transportation Directorate, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-4197 or by email to Steve.McCauley@ec.gc.ca.

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

Ottawa, September 18, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE SULPHUR IN GASOLINE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “auditor” and “California gasoline” in subsection 1(1) of the *Sulphur in Gasoline Regulations*¹ are repealed.

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

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2008, c. 31, s. 2

^d S.C. 2008, c. 31, s. 5

¹ SOR/99-236

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 le gouverneur en conseil, en vertu des articles 140^c, 326 et 330^d de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout par la poste à Steve McCauley, directeur général, Direction de l'énergie et des transports, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-938-4197 ou par courriel à Steve.McCauley@ec.gc.ca.

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 18 septembre 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS L'ESSENCE

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « essence Californie » et de « vérificateur » au paragraphe 1(1) du *Règlement sur le soufre dans l'essence*¹, sont abrogées.

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

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2008, ch. 31, art. 2

^d L.C. 2008, ch. 31, art. 5

¹ DORS/99-236

(2) The definitions “blend”, “pool average”, “sulphur-limited butane”, “sulphur-limited oxygenate” and “year” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

“blend” means the production of a batch by mixing gasoline or gasoline components, including oxygenates. It does not include

- (a) the mixing of only low-sulphur gasolines; or
- (b) the adding of only additives, sulphur-limited butane or sulphur-limited oxygenates to low-sulphur gasoline. (*mélange*)

“pool average” means the volume-weighted average concentration of sulphur in gasoline that is produced during a year at a refinery or blending facility or imported into a province, as calculated in accordance with section 10. (*moyenne de l'ensemble des lots*)

“sulphur-limited butane” means butane with a sulphur concentration that does not exceed the applicable limit set out in paragraph 2(1)(b). (*butane à concentration limitée en soufre*)

“sulphur-limited oxygenate” means an oxygenate with a sulphur concentration that does not exceed the applicable limit set out in paragraph 2(1)(b). (*produit oxygéné à concentration limitée en soufre*)

“year” means a calendar year. (*année*)

(3) The portion of paragraph (b) before subparagraph (i) of the definition “gasoline” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a petroleum distillate, or a mixture of petroleum distillates, oxygenates or additives, that is suitable for use in a spark ignition engine and that has the following characteristics, as determined by the applicable test method listed in the National Standard of Canada CAN/CGSB-3.5-2011, entitled *Automotive Gasoline*,

2. Section 1.1 of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).

3. (1) Subsections 2(1) to (3) of the Regulations are replaced by the following:

2. (1) For the purpose of section 139 of the Act, the concentration of sulphur in each batch of gasoline produced or imported by a primary supplier shall not exceed

- (a) in the case where the primary supplier has elected under section 9 to calculate the concentration of sulphur in that gasoline on the basis of a pool average, 80 mg/kg; and
- (b) in any other case,
 - (i) until December 31, 2016, 40 mg/kg,
 - (ii) for the period beginning on January 1, 2017 and ending on December 31, 2019, 14 mg/kg, and
 - (iii) on or after January 1, 2020, 12 mg/kg.

(2) For the purpose of section 139 of the Act, the pool average of a pool in respect of which a primary supplier has made an election under section 9 shall not exceed

- (a) until December 31, 2016, 30 mg/kg; and
- (b) on or after January 1, 2017, 10 mg/kg.

(3) For the purpose of section 139 of the Act, the concentration of sulphur in gasoline that is sold shall not exceed 80 mg/kg.

(2) Paragraph 2(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) gasoline for use in aircraft, if the gasoline has an octane number of at least 99.5 or contains at least 5 mg/L of lead;

(2) Les définitions de « année », « butane à concentration limitée en soufre », « mélange », « moyenne de l'ensemble des lots » et « produit oxygéné à concentration limitée en soufre », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacés par ce qui suit :

« année » Année civile. (*year*)

« butane à concentration limitée en soufre » Butane dont la concentration de soufre ne dépasse pas la concentration applicable prévue à l'alinéa 2(1)b). (*sulphur-limited butane*)

« mélange » Production d'un lot par le mélange d'essence ou de composants de l'essence, notamment des produits oxygénés. La présente définition ne vise pas :

- a) le mélange uniquement d'essences à faible teneur en soufre;
- b) l'addition, à de l'essence à faible teneur en soufre, des seuls produits suivants : additifs, butane à concentration limitée en soufre ou produits oxygénés à concentration limitée en soufre. (*blend*)

« moyenne de l'ensemble des lots » Moyenne de la concentration de soufre dans l'essence produite dans une raffinerie ou une installation de mélange ou importée dans une province, durant une année, qui est pondérée en fonction du volume et calculée conformément à l'article 10. (*pool average*)

« produit oxygéné à concentration limitée en soufre » Produit oxygéné dont la concentration de soufre ne dépasse pas la concentration en soufre applicable prévue à l'alinéa 2(1)b). (*sulphur-limited oxygenate*)

(3) Le passage de l'alinéa b) de la définition de « essence » précédant le sous-alinéa (i), au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

b) tout distillat du pétrole, ou tout mélange de distillats du pétrole, de produits oxygénés ou d'additifs, qui convient au fonctionnement d'un moteur à allumage par bougies et qui présente les caractéristiques ci-après, selon la méthode d'essai applicable indiquée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-2011, intitulée *Essence automobile* :

2. L'alinéa 1.1c) du même règlement est abrogé.

3. (1) Les paragraphes 2(1) à (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2. (1) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la concentration de soufre dans chaque lot d'essence produit ou importé par un fournisseur principal ne peut dépasser :

- a) dans le cas où celui-ci a choisi, en vertu de l'article 9, de calculer la concentration de soufre dans l'essence sur la base d'une moyenne de l'ensemble des lots, 80 mg/kg;
- b) dans les autres cas :
 - (i) jusqu'au 31 décembre 2016, 40 mg/kg,
 - (ii) pour la période du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2019, 14 mg/kg,
 - (iii) à compter du 1^{er} janvier 2020, 12 mg/kg;

(2) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la moyenne de l'ensemble des lots pour tout ensemble de lots visé par le choix exercé par le fournisseur principal en vertu de l'article 9 ne peut dépasser :

- a) jusqu'au 31 décembre 2016, 30 mg/kg;
- b) à compter du 1^{er} janvier 2017, 10 mg/kg.

(3) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la concentration de soufre dans l'essence vendue ne peut dépasser 80 mg/kg.

(2) L'alinéa 2(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) à l'essence utilisée pour les aéronefs (essence aviation), si elle a un indice d'octane d'au moins 99,5 ou si elle contient au moins 5 mg/l de plomb;

(3) Subsection 2(5) of the Regulations is repealed.**4. (1) Subsections 3(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:**

3. (1) For the purposes of these Regulations, when a primary supplier takes samples they shall use one of the following methods:

- (a) in the case where the primary supplier is using an alternative sampling method in accordance with subsection 6(1) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, by that sampling method; and
- (b) in any other case, by the sampling method described in the National Standard of Canada CAN/CGSB-3.5-2011, entitled *Automotive Gasoline*.

(2) For the purposes of these Regulations,

- (a) the concentration of sulphur in gasoline and the concentration of sulphur in an oxygenate shall be measured in accordance with the ASTM International test method D5453-12, entitled *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Spark Ignition Engine Fuel, Diesel Engine Fuel, and Engine Oil by Ultraviolet Fluorescence*; and
- (b) the concentration of sulphur in butane shall be measured in accordance with the ASTM International test method D6667-10, entitled *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

(2) Subsections 3(6) and (7) of the Regulations are replaced by the following:

(6) For the purposes of sections 12, 24 and 25, if a primary supplier is using an alternative method of analysis in accordance with subsection 6(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, the primary supplier may use that method to analyze samples of gasoline.

(7) Despite subsection (6), compliance with a requirement set out in section 2 shall be determined in accordance with the test methods set out in subsection (2).

5. Section 4 of the Regulations and the heading before it are repealed.**6. (1) Subsection 5(1) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (f) and by repealing paragraph (g).****(2) Subsection 5(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) A primary supplier shall, for each batch of gasoline that is identified as a type referred to in any of paragraphs (1)(b) to (f), keep a record of its type and the use for which it was sold or delivered.

7. Subsection 6(3) of the Regulations is repealed.**8. (1) Subsection 9(1) of the Regulations is replaced by the following:**

9. (1) Subject to subsection 13(3), a primary supplier may, in respect of a pool, elect to calculate the concentration of sulphur in gasoline that is in a pool on the basis of a pool average by submitting to the Minister a notice of the election within the period specified in subsection (2.1).

(1.1) A pool shall be composed of one of the following:

- (a) the gasoline produced at a particular refinery;
- (b) the gasoline produced at a particular blending facility; or
- (c) the gasoline imported into a particular province.

(3) Le paragraphe 2(5) du même règlement est abrogé.**4. (1) Les paragraphes 3(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

3. (1) Pour l'application du présent règlement, lorsque le fournisseur principal prélève des échantillons, il doit le faire selon l'une des méthodes suivantes :

- a) dans le cas où il utilise une méthode d'échantillonnage de rechange conformément au paragraphe 6(1) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, cette méthode;
- b) dans les autres cas, la méthode décrite dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-2011, intitulée *Essence automobile*.

(2) Pour l'application du présent règlement, les concentrations ci-après sont mesurées conformément aux méthodes précisées :

- a) la concentration de soufre dans l'essence et la concentration de soufre dans un produit oxygéné, selon la méthode D5453-12 de l'ASTM International, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Spark Ignition Engine Fuel, Diesel Engine Fuel, and Engine Oil by Ultraviolet Fluorescence*;
- b) la concentration de soufre dans le butane, selon la méthode D6667-10 de l'ASTM International, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

(2) Les paragraphes 3(6) et (7) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(6) Pour l'application des articles 12, 24 et 25, lorsque le fournisseur principal utilise une méthode de rechange conformément au paragraphe 6(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, il peut utiliser cette méthode pour analyser les échantillons d'essence.

(7) Malgré le paragraphe (6), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe (2).

5. L'article 4 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**6. (1) L'alinéa 5(1)g) du même règlement est abrogé.****(2) Le paragraphe 5(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le fournisseur principal doit tenir un registre qui indique, à l'égard de chaque lot désigné conformément à l'un des alinéas (1)b) à f) qui a été vendu ou livré, le type d'essence en cause et l'usage auquel il est destiné.

7. Le paragraphe 6(3) du même règlement est abrogé.**8. (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

9. (1) Sous réserve du paragraphe 13(3), le fournisseur principal peut choisir de calculer la concentration de soufre dans l'essence à l'égard d'un ensemble des lots sur la base de la moyenne de l'ensemble des lots en transmettant au ministre un avis de ce choix, dans le délai prévu au paragraphe (2.1).

(1.1) Un ensemble des lots est composé :

- a) soit de l'essence produite dans une raffinerie donnée;
- b) soit de l'essence produite dans une installation de mélange donnée;
- c) soit de l'essence importée dans une province donnée.

(2) Paragraph 9(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) specify the pool to which the election applies;

(3) Subsection 9(3) of the Regulations is replaced by the following:

(2.1) The notice shall be submitted to the Minister

(a) in the case where the primary supplier is, for the first time, producing or importing gasoline, within 60 days before the day on which the gasoline is produced or imported for the first time; and

(b) in any other case, by no later than November 1 of the year before the first year in respect of which the calculation will be made on the basis of a pool average.

(3) At least 45 days before the implementation of any change that affects information submitted under subsection (2), the primary supplier shall submit a notice containing the updated information to the Minister.

9. (1) Subsection 10(1) of the Regulations is replaced by the following:

10. (1) Subject to subsections (2) to (4.1), a primary supplier shall, for each pool in respect of which it makes an election under section 9, calculate the pool average of all gasoline in the pool that was identified as low-sulphur gasoline under section 5.

(2) Subsection 10(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) If a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, gasoline-like blendstock to a blending facility where it is blended to produce a batch of low-sulphur gasoline, the primary supplier may include the volume of that gasoline-like blendstock and its concentration of sulphur in the pool average for the refinery or province of importation, as the case may be, if

(a) the primary supplier owns the gasoline-like blendstock;

(b) the gasoline-like blendstock is, prior to being blended, segregated from all other batches of gasoline stored at the blending facility; and

(c) the batch of low-sulphur gasoline is excluded from the pool average for that blending facility.

(4.1) If a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, gasoline-like blendstock to a blending facility where it is blended with low-sulphur gasoline to produce a batch of low-sulphur gasoline, the primary supplier shall include the volume of that gasoline-like blendstock and its concentration of sulphur in the pool average for the refinery or province of importation.

10. Section 11 of the Regulations and the heading before it are repealed.

11. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12. A primary supplier who makes an election in respect of a pool under section 9 shall, for each batch of gasoline in the pool, keep a record in Canada, for a period of five years after the day on

(2) L'alinéa 9(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la composition de l'ensemble des lots visé par le choix;

(3) Le paragraphe 9(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2.1) L'avis est transmis au ministre :

a) dans le cas où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence pour la première fois, au moins 60 jours avant de commencer à en produire ou à en importer;

b) dans tout autre cas, au plus tard le 1^{er} novembre de l'année précédant la première année pour laquelle la moyenne de l'ensemble des lots sert de base de calcul.

(3) Au moins 45 jours avant d'effectuer tout changement qui entraîne une modification des renseignements visés au paragraphe (2), le fournisseur principal transmet au ministre un avis comprenant les renseignements à jour.

9. (1) Le paragraphe 10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4.1), le fournisseur principal calcule, pour chaque ensemble des lots visé par le choix exercé en vertu de l'article 9, la moyenne de l'ensemble des lots d'essence à faible teneur en soufre désignés comme tel conformément à l'article 5.

(2) Le paragraphe 10(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Si le fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un composé de base de type essence automobile, ou l'importe et le livre à une installation de mélange où il est mélangé pour produire un lot d'essence à faible teneur en soufre, il peut inclure le volume du composé de base de type essence automobile et sa concentration en soufre dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou la province d'importation, selon le cas, si les conditions suivantes sont réunies :

a) il est propriétaire du composé de base de type essence automobile;

b) le composé de base de type essence automobile est séparé physiquement de tous les autres lots d'essence stockés dans l'installation de mélange, jusqu'au moment où il est mélangé;

c) ce lot n'est pas inclus dans la moyenne de l'ensemble des lots de l'installation de mélange.

(4.1) Si le fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un composé de base de type essence automobile, ou l'importe et le livre à une installation de mélange où il est mélangé avec de l'essence à faible teneur en soufre pour produire un lot d'essence à faible teneur en soufre, il est tenu d'inclure le volume du composé de base de type essence automobile et sa concentration en soufre dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou la province d'importation.

10. L'article 11 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

11. Le passage de l'article 12 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12. Le fournisseur principal qui exerce un choix en vertu de l'article 9 consigne dans un registre, à l'égard de chaque lot d'essence qui compose l'ensemble des lots visé par ce choix, les

which the record was made, that sets out the following information:

12. The heading before section 13 and sections 13 and 14 of the Regulations are replaced by the following:

TEMPORARY SULPHUR COMPLIANCE
UNIT TRADING SYSTEM

Election

13. (1) A primary supplier who makes an election under section 9 before the day on which this section comes into force may, in respect of the pool to which that election applies, elect to participate in the temporary sulphur compliance unit trading system for the years of 2014 to 2019 by submitting to the Minister a notice of the election in accordance with subsection (2).

(2) The notice shall identify the pool to which the election applies and be submitted to the Minister

(a) in the case where the primary supplier is, for the first time, producing or importing gasoline, no later than 60 days before the day on which the gasoline is produced or imported for the first time; and

(b) in any other case, within 60 days after the day on which this section comes into force.

(3) A primary supplier who does not make an election under section 9 before the day on which this section comes into force may make an election under section 9 and, in respect of the pool to which that election applies, elect to participate in the trading system for the years of 2014 to 2019 by submitting to the Minister a notice of the election within 60 days after the day on which this section comes into force.

Creating Sulphur Compliance Units

14. (1) Subject to subsection (2), a primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system may, in respect of the pool to which the election applies, create a number of sulphur compliance units for a year that is equal to that determined in accordance with the following formula:

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

where

A is one of the following, namely,

(a) if the sulphur compliance units are created for any of the years 2014 to 2016, 30 mg/kg, and

(b) if the sulphur compliance units are created for any of the years 2017 to 2019, 10 mg/kg;

B is the pool average for the year of that pool, in mg/kg; and

C is the volume of low-sulphur gasoline that was used to calculate the pool average, in m³.

(2) In the case of a primary supplier who makes an election under subsection 13(3), B and C of the formula are the following for the year of the election:

(a) B is the sulphur concentration that is reported by the primary supplier as the year-to-date volume-weighted average value set out in the report provided that year in accordance with section 8 of the *Benzene in Gasoline Regulations*; and

(b) C is the volume of gasoline supplied as set out in that report.

(3) If the number determined in accordance with the formula is not a whole number, it shall be rounded down to the nearest whole number.

renseignements ci-après et les conserve au Canada pendant les cinq ans suivant la date de leur consignation au registre :

12. L'intertitre précédant l'article 13 et les articles 13 et 14 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

SYSTÈME TEMPORAIRE D'ÉCHANGE D'UNITÉS
DE CONFORMITÉ DE SOUFRE

Choix

13. (1) Le fournisseur principal qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, avait exercé un choix en vertu de l'article 9, peut choisir de participer au Système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre pour les années 2014 à 2019 en transmettant au ministre un avis de ce choix en conformité avec le paragraphe (2).

(2) L'avis précise l'ensemble des lots à l'égard duquel le choix est exercé et est transmis au ministre :

a) dans le cas où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence pour la première fois, au moins 60 jours avant de commencer à en produire ou à en importer;

b) dans tout autre cas, dans les 60 jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent article.

(3) Le fournisseur principal qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, n'avait pas exercé de choix en vertu de l'article 9 peut, à la fois, exercer le choix visé à cet article et choisir de participer au Système pour les années 2014 à 2019, en transmettant au ministre un avis de ce choix dans les 60 jours suivant cette date.

Création d'unités de conformité de soufre

14. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le fournisseur principal qui participe au Système peut créer, à l'égard de l'ensemble des lots visé par le choix, pour une année donnée, le nombre d'unités de conformité de soufre qui correspond au résultat du calcul effectué selon la formule suivante :

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

où :

A représente pour l'année en cause :

a) si les unités de conformité de soufre sont créées pour l'une ou l'autre des années 2014 à 2016, 30 mg/kg,

b) si les unités de conformité de soufre sont créées pour l'une ou l'autre des années 2017 à 2019, 10 mg/kg;

B la moyenne de l'ensemble des lots pour cet ensemble des lots pour cette année, en mg/kg;

C le volume d'essence à faible teneur en soufre utilisé en vue du calcul de la moyenne de l'ensemble des lots, en m³.

(2) Dans le cas du fournisseur principal qui exerce son choix conformément au paragraphe 13(3), pour l'année visée par le choix :

a) la valeur B de la formule qui figure au paragraphe (1) correspond à la concentration en soufre précisée au titre de la valeur cumulative annuelle moyenne, pondérée en fonction du volume, dans le rapport transmis en application de l'article 8 du *Règlement sur le benzène dans l'essence* pour cette année;

b) la valeur C de cette formule correspond au volume de l'essence fournie précisé dans ce rapport.

(3) Si le résultat du calcul n'est pas un chiffre entier, il est arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

(4) Sulphur compliance units are created when the primary supplier makes an entry of their creation in the sulphur compliance unit account book maintained by the primary supplier in accordance with section 18. The entry shall be made no later than February 15 of the year after the year for which the units are being created.

Using Sulphur Compliance Units

15. (1) A primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system may use a sulphur compliance unit that it holds in respect of a pool for which an election is made under section 13 to adjust the pool average of that pool for any of the years 2017 to 2019.

(2) The adjusted pool average for a year shall be determined in accordance with the following formula:

$$((X \times Y) - Z) / Y$$

where

X is the pool average for the year, in mg/kg;

Y is the volume of low-sulphur gasoline that was used to calculate the pool average, in m³; and

Z is the number of sulphur compliance units used for the year by the primary supplier.

(3) For the purpose of paragraph 2(2)(b), if the primary supplier uses sulphur compliance units to adjust the pool average, the reference to “pool average” in that subsection is to be read as a reference to the adjusted pool average.

(4) A sulphur compliance unit is used when the primary supplier makes an entry of its use in the sulphur compliance unit account book maintained by the primary supplier in accordance with section 18. The entry shall be made no later than March 31 of the year after the year for which the unit is used.

Transfer of Sulphur Compliance Units

16. (1) A primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system may transfer any sulphur compliance units that it holds between pools for which it has made elections under section 13 or to another primary supplier who is participating in the trading system.

(2) A sulphur compliance unit may only be transferred once.

Ceasing Participation in the Trading System

17. (1) A primary supplier may, in respect of a pool, cease to participate in the temporary sulphur compliance unit trading system by submitting to the Minister a notice to that effect no later than November 1 of the last year to which the election applies.

(2) A primary supplier who withdraws its election under subsection 9(4) in respect of a pool ceases to participate in the trading system in respect of that pool as of the date of that withdrawal.

(3) If a primary supplier ceases to participate in the trading system in respect of a pool in accordance with this section, all sulphur compliance units that it holds in respect of that pool are cancelled.

Sulphur Compliance Unit Account Book

18. A primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system shall, for each pool in respect

(4) Une unité de conformité de soufre est créée lorsque le fournisseur principal consigne sa création dans le registre des unités de conformité de soufre qu'il tient en application de l'article 18. Il doit créer les unités pour une année donnée au plus tard le 15 février de l'année suivante.

Utilisation des unités de conformité de soufre

15. (1) Le fournisseur principal qui participe au Système peut, pour les années 2017, 2018 ou 2019, ajuster la moyenne de l'ensemble des lots de l'ensemble des lots à l'égard duquel il a exercé un choix conformément à l'article 13 en utilisant des unités de conformité de soufre qu'il possède.

(2) La moyenne de l'ensemble des lots, pour une année donnée, est ajustée au moyen de la formule suivante :

$$((X \times Y) - Z) / Y$$

où :

X représente la moyenne de l'ensemble des lots pour l'année en cause, en mg/kg;

Y le volume d'essence à faible teneur en soufre utilisé en vue du calcul de la moyenne de l'ensemble des lots, en m³;

Z le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées par le fournisseur principal pour l'année en cause.

(3) Pour l'application de l'alinéa 2(2)b), si le fournisseur principal a utilisé des unités de conformité de soufre pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots, celle-ci correspond à la moyenne de l'ensemble des lots ajustée conformément au paragraphe (2).

(4) Une unité de conformité de soufre est utilisée lorsque le fournisseur principal consigne son utilisation dans le registre des unités de conformité de soufre qu'il tient en application de l'article 18. Il doit y consigner l'utilisation des unités de conformité de soufre pour une année donnée au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année à l'égard de laquelle l'unité est utilisée.

Transfert d'unités de conformité de soufre

16. (1) Le fournisseur principal qui participe au Système peut transférer les unités de conformité de soufre d'un ensemble de lots à un autre ensemble de lots qu'il détient et qui est visé par le choix prévu à l'article 13 ou à un autre fournisseur principal qui participe au Système.

(2) Une unité de conformité de soufre ne peut être transférée qu'une seule fois.

Fin de la participation au Système

17. (1) Le fournisseur principal peut cesser de participer au Système à l'égard d'un ensemble de lots en avisant le ministre de son choix, au plus tard le 1^{er} novembre de la dernière année visée par le choix.

(2) Si un fournisseur principal annule son choix à l'égard d'un ensemble de lots conformément au paragraphe 9(4), il cesse de participer au Système à l'égard de cet ensemble de lots à compter de la date de l'annulation.

(3) Dans le cas où un fournisseur principal cesse de participer au Système à l'égard d'un ensemble de lots en conformité avec le présent article, les unités de conformité de soufre qu'il détient à l'égard de cet ensemble de lots sont annulées.

Registre des unités de conformité de soufre

18. Le fournisseur principal qui participe au Système tient un registre des unités de conformité de soufre à l'égard de chaque

of which they make an election under section 13, maintain a sulphur compliance unit account book that contains the following information:

- (a) the composition of the pool for which the book is being kept;
- (b) for each year, the number of sulphur compliance units created, the date of their creation, the calculations performed under subsection 14(1) to determine the number of sulphur compliance units created and the values used to perform those calculations;
- (c) for each year, the number of sulphur compliance units used to adjust the pool average and the dates on which they were used;
- (d) for each year, the number of sulphur compliance units transferred or received by the primary supplier in relation to the pool, the date on which each transfer or receipt occurred, the name of the primary suppliers involved and the registration number, provided under subsection 7(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, for each pool involved in the transaction;
- (e) for each year, the number of units cancelled in relation to the pool; and
- (f) the balance of sulphur compliance units that the primary supplier holds in relation to the pool after each occasion on which a sulphur compliance unit is created, used, transferred, received or cancelled.

Other Records

19. A primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system shall, for each of the years 2017 to 2019, maintain a record that contains the following information for each pool in respect of which it makes an election under section 13:

- (a) the pool average;
- (b) the number of sulphur compliance units used to adjust the pool average; and
- (c) the adjusted pool average, if any.

20. A primary supplier who is participating in the temporary sulphur compliance unit trading system shall maintain a record that contains a copy of all supporting documents for the records referred to in sections 18 and 19.

Maintaining Records

21. The primary supplier shall maintain the records referred to in sections 18 to 20 until December 31, 2025.

PART 3

REPORTS

22. This Part does not apply to a primary supplier who, in total, produces and imports less than 400 m³ of gasoline on an annual basis.

23. (1) A report that is required to be submitted to the Minister under these Regulations shall be submitted electronically in the form and format specified by the Minister and bear the electronic signature of an authorized official.

(2) If the Minister has not specified an electronic form and format or if it is impractical to submit the report electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the person's control, the report shall be submitted on paper, signed and dated by the authorized official and in the form and format specified by the Minister. However, if no form and format have been so specified, it may be in any form and format.

ensemble des lots visé par le choix exercé conformément à l'article 13 dans lequel il consigne les renseignements suivants :

- a) la composition de l'ensemble des lots à l'égard duquel le registre est tenu;
- b) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre créées, y compris les valeurs utilisées en vue du calcul effectué conformément au paragraphe 14(1), le résultat obtenu et la date à laquelle la création est consignée;
- c) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées en vue de l'ajustement de la moyenne de l'ensemble des lots et la date à laquelle leur utilisation est consignée;
- d) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre qu'il a transférées ou qu'il a reçues à la suite d'un transfert, la date de la transaction, le nom du fournisseur principal à qui ou de qui les unités ont été transférées et le numéro d'enregistrement fourni, en application du paragraphe 7(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, à l'égard de chaque ensemble des lots visé par la transaction;
- e) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre annulées;
- f) le solde des unités de conformité de soufre qu'il détient à l'égard de chaque ensemble des lots, chaque fois qu'une unité de conformité de soufre est créée, utilisée, transférée, reçue ou annulée.

Autres registres

19. Le fournisseur principal qui participe au Système tient, pour les années 2017 à 2019, un registre à l'égard de chaque ensemble de lots visé par le choix exercé conformément à l'article 13 dans lequel il consigne les renseignements suivants :

- a) la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque année;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque année;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots ajustée pour chaque année, le cas échéant.

20. Le fournisseur principal qui participe au Système tient un registre comprenant un exemplaire de tout document à l'appui des renseignements visés aux articles 18 et 19.

Conservation des registres

21. Les registres prévus aux articles 18 à 20 doivent être conservés jusqu'au 31 décembre 2025.

PARTIE 3

RAPPORTS

22. Le fournisseur principal qui produit et importe au total moins de 400 m³ d'essence par an n'est pas assujéti à la présente partie.

23. (1) Les rapports au ministre prévus par le présent règlement sont transmis électroniquement en la forme précisée par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé.

(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme au titre du paragraphe (1) ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet un rapport n'est pas en mesure de le faire conformément à ce paragraphe, elle le transmet sur support papier, daté et signé par son agent autorisé, en la forme précisée par le ministre, le cas échéant.

24. (1) For each year in which a primary supplier produces or imports gasoline identified under subsection 5(1) or (2) as gasoline-like blendstock or low-sulphur gasoline, respectively, the primary supplier shall, for each refinery and blending facility at which it produced that gasoline and for each province into which it imported that gasoline, submit to the Minister a report that contains the information referred to in Schedule 1.

(2) Every primary supplier shall submit to the Minister, as an annex to the report and for each batch of gasoline-like blendstock that was dispatched or imported during the period covered by the report, with the information referred to in paragraphs 6(1)(a) to (e) and with the actual volume of the batch dispatched or imported.

(3) The report shall be submitted on or before February 15 of the year after that for which the report is submitted.

(4) A record of analysis referred to in subsection 8(3) of the *Benzene in Gasoline Regulations* may be used for the purposes of submitting the information referred to in Schedule 1.

(5) Despite subsection (4), compliance with a requirement under section 2 shall be determined in accordance with the test methods referred to in subsection 3(2).

25. (1) For each year in which a primary supplier participates in the temporary sulphur compliance unit trading system, it shall, for each pool in respect of which it makes an election under section 13, submit to the Minister a report, by no later than April 30 of the year after the year for which the report is submitted, that contains the information referred to in Schedule 2.

(2) A record of analysis referred to in subsection 8(3) of the *Benzene in Gasoline Regulations* may be used for the purposes of submitting the information referred to in Schedule 2.

(3) Despite subsection (2), compliance with a requirement under section 2 shall be determined in accordance with the test methods referred to in subsection 3(2).

26. (1) A primary supplier shall, for each pool in respect of which it makes an election under section 9, have the records required under sections 5, 6, 12, 18 and 19, and the reports required under subsections 24(1) and 25(1), audited by an auditor who is independent of the primary supplier and submit to the Minister a report that is signed and dated by the auditor and that contains the following information:

- (a) the name and address of the primary supplier and the registration number, provided under subsection 7(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, for the pool;
- (b) the name, address and qualifications of the auditor;
- (c) for each type of gasoline identified under section 5, the total volume of the gasoline and the number of batches dispatched or imported by the primary supplier;
- (d) the procedures followed by the auditor to assess the validity of the information required under these Regulations;
- (e) an assessment by the auditor of the extent to which the primary supplier has complied with these Regulations throughout the year of the audit; and
- (f) a description of the nature and date of any inaccuracies in the records and any other deviations by the primary supplier from the requirements under these Regulations.

(2) The primary supplier shall submit the report

(a) in the case where the primary supplier is not participating in the trading system in respect of the pool for which the report is prepared, on or before May 31 of the year after the year in respect of which the audit is carried out; and

24. (1) Pour chaque année où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence désignée conformément aux paragraphes 5(1) ou (2) comme essence à faible teneur en soufre ou composé de base de type essence automobile, il transmet au ministre un rapport, pour chaque raffinerie et installation de mélange où il produit cette essence et chaque province dans laquelle il importe cette essence, comportant les renseignements énumérés à l'annexe 1.

(2) Le fournisseur principal fournit au ministre, en annexe du rapport et pour chaque lot de composé de base de type essence automobile expédié ou importé au cours de la période visée par le rapport, les renseignements visés aux alinéas 6(1)a) à e) ainsi que le volume du lot qui a été expédié ou importé.

(3) Le rapport qui est transmis par le fournisseur principal pour une année doit être transmis au plus tard le 15 février de l'année suivante.

(4) Les renseignements visés à l'annexe 1 peuvent provenir du dossier d'analyse visé au paragraphe 8(3) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

(5) Malgré le paragraphe (4), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe 3(2).

25. (1) Pour chaque année où le fournisseur principal participe au Système, il transmet au ministre un rapport, comportant les renseignements énumérés à l'annexe 2 pour chaque ensemble des lots à l'égard duquel il a exercé un choix conformément à l'article 13, au plus tard le 30 avril de l'année suivante.

(2) Les renseignements visés à l'annexe 2 peuvent provenir du dossier d'analyse visé au paragraphe 8(3) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

(3) Malgré le paragraphe (2), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe 3(2).

26. (1) Pour chaque ensemble des lots à l'égard duquel il a exercé un choix en vertu de l'article 9, le fournisseur principal doit faire vérifier, par un vérificateur indépendant, les registres exigés aux articles 5, 6, 12, 18 et 19 ainsi que les rapports visés aux paragraphes 24(1) et 25(1) et présenter au ministre un rapport, daté et signé par le vérificateur, qui contient les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse du fournisseur principal et le numéro d'enregistrement fourni, en application du paragraphe 7(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, pour l'ensemble des lots en cause;
- b) les nom, adresse et titres de compétence du vérificateur;
- c) pour chaque type d'essence désigné conformément à l'article 5, le volume total d'essence et le nombre de lots expédiés ou importés par le fournisseur principal;
- d) les méthodes utilisées par le vérificateur pour déterminer la validité des renseignements exigés par le présent règlement;
- e) l'évaluation du vérificateur indiquant dans quelle mesure le fournisseur principal s'est conformé au présent règlement au cours de l'année visée par la vérification;
- f) la nature et la date de toute inexactitude relevée dans les registres du fournisseur principal et de tout autre manquement de sa part aux exigences du présent règlement.

(2) Le fournisseur principal fournit le rapport du vérificateur, au plus tard :

a) dans le cas où il ne participe pas au Système à l'égard de l'ensemble des lots visé par le rapport, le 31 mai suivant l'année visée par la vérification;

(b) in any other case, on or before June 30 of the year after the year in respect of which the audit is carried out.

(3) In this section, “auditor” means an individual or a firm that is certified, for the purposes of carrying out International Organization for Standardization quality assurance (ISO 9000 or 14000 series) assessments, by the International Register of Certificated Auditors or any other nationally or internationally recognized accreditation organization.

13. The Regulations are amended by adding, after section 26, the Schedules 1 and 2 set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

14. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

SCHEDULE (Section 13)

SCHEDULE 1 (Subsections 24(1) and (4))

ANNUAL REPORT OF SULPHUR CONCENTRATION IN GASOLINE

- The year for which the report is submitted.
- The following information respecting the primary supplier:
 - name and civic and postal addresses;
 - the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official;
 - the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from that of the authorized official;
 - a statement indicating whether the report is prepared in respect of a refinery, blending facility or province of importation, and the name of that refinery, blending facility or province; and
 - the registration number provided to the primary supplier under subsection 7(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations* in respect of the refinery, blending facility or province of importation.
- The following information respecting gasoline, other than that produced for export, that was produced by the primary supplier and identified under section 5 of the Regulations as low-sulphur gasoline:
 - the number of batches produced;
 - the total volume, in m³;
 - the volume-weighted average sulphur concentration, in mg/kg, or, if the primary supplier made an election under section 9 of the Regulations in respect of the refinery, blending facility or province of importation for which the report was made, the pool average, in mg/kg;
 - the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration;
 - the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration; and
 - the method used to measure the sulphur concentration.
- The following information respecting gasoline, other than that which was in transit through Canada, that was imported by the

b) dans tout autre cas, le 30 juin suivant l'année visée par la vérification.

(3) Dans le présent article, « vérificateur » s'entend de la personne physique ou de l'entreprise qui est accréditée par l'International Register of Certificated Auditors ou tout autre organisme d'accréditation reconnu à l'échelle nationale ou internationale pour effectuer des évaluations d'assurance de la qualité prescrites par l'Organisation internationale de normalisation (séries ISO 9000 ou 14000).

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 26, des annexes 1 et 2 figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

ANNEXE (article 13)

ANNEXE 1 (paragraphes 24(1) et (4))

RAPPORT ANNUEL DE LA CONCENTRATION EN SOUFRE DANS L'ESSENCE

- Année pour laquelle le rapport est transmis.
- Renseignements ci-après sur le fournisseur principal :
 - ses nom et adresses municipale et postale;
 - les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
 - les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé;
 - une mention précisant si le rapport porte sur une raffinerie, une installation de mélange ou une province d'importation et le nom de celle-ci;
 - le numéro d'enregistrement fourni au fournisseur principal en application du paragraphe 7(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence* à l'égard de la raffinerie, de l'installation de mélange ou de la province d'importation.
- Renseignements ci-après sur l'essence produite par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du règlement comme essence à faible teneur en soufre, à l'exclusion de l'essence produite pour exportation :
 - le nombre de lots produits;
 - le volume total produit, en m³;
 - la moyenne de la concentration en soufre pondérée en fonction du volume, en mg/kg, ou, si le fournisseur principal a fait le choix prévu à l'article 9 du règlement à l'égard de la raffinerie, de l'installation de mélange ou de la province d'importation visée par le rapport, la moyenne de lots, en mg/kg;
 - la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
 - la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg;
 - la méthode utilisée pour mesurer la concentration en soufre.
- Renseignements ci-après sur l'essence importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du

primary supplier and identified under section 5 of the Regulations as low-sulphur gasoline:

- (a) the number of batches imported;
- (b) the total volume imported, in m³;
- (c) the volume-weighted average sulphur concentration, in mg/kg, or if the primary supplier made an election under section 9 of the Regulations in respect of the refinery, blending facility or province of importation for which the report was made, the pool average, in mg/kg;
- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration;
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration; and
- (f) the method used to measure the sulphur concentration.

5. The following information regarding gasoline that was produced by the primary supplier and identified under section 5 of the Regulations as gasoline-like blendstock, other than that produced for export:

- (a) the number of batches produced; and
- (b) the total volume produced, in m³.

6. The following information regarding gasoline that was imported by the primary supplier and identified under section 5 of the Regulations as gasoline-like blendstock, other than that which was in transit through Canada:

- (a) the number of batches imported; and
- (b) the total volume imported, in m³.

SCHEDULE 2
(Subsections 25(1) and (2))

TEMPORARY SULPHUR COMPLIANCE UNIT
TRADING SYSTEM ANNUAL REPORT

1. The year for which the report is submitted.
2. The following information respecting the primary supplier:
 - (a) name and civic and postal addresses;
 - (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official;
 - (c) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from of the authorized official;
 - (d) the composition of the pool to which the report applies; and
 - (e) the registration number provided to the primary supplier under subsection 7(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations* in respect of the refinery, blending facility or province of importation.
3. For a report that is submitted for any of the years 2014, 2015 or 2016, the following information regarding the gasoline, other than that produced for export or that was in transit through Canada, that was produced or imported by the primary supplier in that year and identified under section 5 of the Regulations as low-sulphur gasoline, with separate entries for gasoline with a sulphur concentration of less than or equal to 30 mg/kg and greater than 30 mg/kg:
 - (a) the number of batches produced or imported;
 - (b) the total volume produced or imported, in m³;
 - (c) the pool average, in mg/kg;

règlement comme essence à faible teneur en soufre, à l'exclusion de l'essence qui est en transit au Canada :

- a) le nombre de lots importés;
- b) le volume total importé, en m³;
- c) la moyenne de la concentration en soufre pondérée en fonction du volume, en mg/kg, ou, si le fournisseur principal a fait le choix prévu à l'article 9 du règlement à l'égard de la raffinerie, de l'installation de mélange ou de la province d'importation visée par le rapport, la moyenne de lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg;
- f) la méthode utilisée pour mesurer la concentration en soufre.

5. Renseignements ci-après sur l'essence produite par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du règlement comme composé de base de type essence automobile, à l'exclusion du composé de base de type essence automobile produit pour exportation :

- a) le nombre de lots produits;
- b) le volume total produit, en m³.

6. Renseignements ci-après sur l'essence importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du règlement comme composé de base de type essence automobile, à l'exclusion du composé de base de type essence automobile qui est en transit au Canada :

- a) le nombre de lots importés;
- b) le volume total importé, en m³.

ANNEXE 2
(paragraphe 25(1) et (2))

RAPPORT ANNUEL DU SYSTÈME
TEMPORAIRE D'ÉCHANGE D'UNITÉS
DE CONFORMITÉ DE SOUFRE

1. Année pour laquelle le rapport est transmis.
2. Renseignements ci-après sur le fournisseur principal :
 - a) ses nom et adresses municipale et postale;
 - b) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
 - c) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé;
 - d) la composition de l'ensemble des lots à l'égard duquel le rapport est établi;
 - e) le numéro d'enregistrement fourni au fournisseur principal en application du paragraphe 7(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence* à l'égard de la raffinerie, de l'installation de mélange ou de la province d'importation.
3. Pour le rapport visant les années 2014, 2015 ou 2016, les renseignements ci-après concernant l'essence produite et importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du règlement comme essence à faible teneur en soufre — à l'exclusion de l'essence produite pour exportation et de l'essence en transit au Canada — indiqués séparément pour l'essence dont la concentration en soufre est inférieure ou égale à 30 mg/kg et celle dont la concentration est supérieure à 30 mg/kg :
 - a) le nombre de lots produits ou importés;
 - b) le volume total produit ou importé, en m³;

- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration; and
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration.

4. For a report that is submitted for any of the years 2017, 2018 or 2019, the following information regarding the gasoline, other than that produced for export or that was in transit through Canada, that was produced or imported by the primary supplier in that year and identified under section 5 of the Regulations as low-sulphur gasoline, with separate entries for gasoline with a sulphur concentration of less than or equal to 10 mg/kg and greater than 10 mg/kg:

- (a) the number of batches produced or imported;
- (b) the total volume produced or imported, in m³;
- (c) the pool average, in mg/kg;
- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration; and
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration.

5. The following information respecting sulphur compliance units:

- (a) the balance of sulphur compliance units held by the primary supplier on March 31;
- (b) the number of units created by the primary supplier for the year;
- (c) the number of units transferred by the primary supplier in the year;
- (d) the number of units received by the primary supplier in the year; and
- (e) the number of units used by the primary supplier in the year to adjust the pool average.

6. The following information respecting gasoline, other than that produced for export, that was produced by the primary supplier:

- (a) the pool average, in mg/kg;
- (b) the number of sulphur compliance units used to adjust the pool average;
- (c) the adjusted pool average, in mg/kg, if any.

7. The following information respecting the trading of sulphur compliance units in the year:

- (a) the number of units traded by the primary supplier to another pool or to another primary supplier;
- (b) the number of units received by the primary supplier; and
- (c) for each trade or receipt of a unit, the date on which it occurred, the names of all primary suppliers involved and the composition of the pools involved.

- c) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg.

4. Pour le rapport visant les années 2017, 2018 ou 2019, les renseignements ci-après concernant l'essence produite et importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du règlement comme essence à faible teneur en soufre — à l'exclusion de l'essence produite pour exportation et de l'essence en transit au Canada — indiqués séparément pour l'essence dont la concentration en soufre est inférieure ou égale à 10 mg/kg et celle dont la concentration est supérieure à 10 mg/kg :

- a) le nombre de lots produits ou importés;
- b) le volume total produit ou importé, en m³;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg.

5. Renseignements concernant les unités de conformité de soufre :

- a) le solde des unités de conformité de soufre que détient le fournisseur principal au 31 mars;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre créées par le fournisseur principal pour l'année;
- c) le nombre d'unités de conformité de soufre transférées par le fournisseur principal au cours de l'année;
- d) le nombre d'unités de conformité de soufre reçues par le fournisseur principal au cours de l'année;
- e) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées par le fournisseur principal pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots pour l'année.

6. Renseignements ci-après concernant l'essence produite par le fournisseur principal, à l'exclusion de celle produite pour exportation :

- a) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots, le cas échéant;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots ajustée, en mg/kg, le cas échéant.

7. Renseignements ci-après concernant les transferts d'unités de conformité de soufre dans l'année :

- a) le nombre d'unités de conformité de soufre transférées, par le fournisseur principal, à un autre de ses ensembles de lots ou à un autre fournisseur principal;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre reçues à la suite d'un transfert;
- c) la date de chaque transaction, le nom des fournisseurs principaux en cause et la composition des ensembles des lots en cause.

Regulations Amending Certain Regulations Relating to Pensions

Statutory authorities

Pension Benefits Standards Act, 1985 and Pooled Registered Pension Plans Act

Sponsoring department

Department of Finance

Règlement modifiant certains règlements sur les pensions

Fondements législatifs

Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension et Loi sur les régimes de pension agréés collectifs

Ministère responsable

Ministère des Finances

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In October 2009, the Minister of Finance announced a series of measures to strengthen the legislative and regulatory framework for federally regulated private pension plans (www.fin.gc.ca/n08/09-103-eng.asp). A number of amendments to the *Pension Benefits Standards Act, 1985* (PBSA) were made in the *Jobs and Economic Growth Act*, which received royal assent in July 2010, and in the *Sustaining Canada's Economic Recovery Act*, which received royal assent in December 2010. To implement many of these measures, amendments to the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* (PBSR) were made in June 2010 and March 2011. The proposed amendments to the PBSR are the third tranche of amendments forming part of the measures announced in 2009.

As of December 14, 2012, the federal *Pooled Registered Pension Plans Act* (PRPP Act) and *Pooled Registered Pension Plans Regulations* (PRPP Regulations) are in force. Some technical amendments are proposed to the PRPP Regulations to ensure consistency with the PBSR and the proposed amendments to the PBSR.

In March 2010, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) identified inconsistencies between the English and French versions of the *Solvency Funding Relief Regulations* and the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009*. In September 2013, the SJCSR also identified inconsistencies between the English and French versions of the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010*. Amendments are proposed to address these inconsistencies.

Background

Under the PBSA, the federal government regulates private pension plans covering areas of employment under federal jurisdiction, such as telecommunications, banking and interprovincial transportation. Under the PRPP Act, the federal government regulates pooled registered pension plans (PRPPs) offered to employers and employees in industries that are federally regulated, as well as PRPPs offered to employers, employees, and the self-employed in

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

En octobre 2009, le ministre des Finances a annoncé un ensemble de mesures pour renforcer le cadre législatif et réglementaire applicable aux régimes de retraite privés sous réglementation fédérale (www.fin.gc.ca/n08/09-103-fra.asp). Un certain nombre de modifications ont été apportées à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* (LNPP) dans le cadre de la *Loi sur l'emploi et la croissance économique*, qui a reçu la sanction royale en juillet 2010, et dans le cadre de la *Loi de soutien de la reprise économique au Canada*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2010. Afin de mettre en œuvre plusieurs de ces mesures, des modifications ont été apportées au *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* (RNPP) en juin 2010 et en mars 2011. Les modifications proposées au RNPP constituent la troisième série de modifications apportées dans le cadre des mesures annoncées en 2009.

Depuis le 14 décembre 2012, la *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs* (LRPAC) fédérale et le *Règlement sur les régimes de pension agréés collectifs* (RRPAC) fédéral sont en vigueur. Certaines modifications techniques sont proposées au RRPAC afin d'assurer la cohérence avec le RNPP et les changements qu'on propose d'apporter à celui-ci.

En mars 2010, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a relevé des incohérences entre les versions française et anglaise du *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées* et du *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)*. En septembre 2013, le CMPER a aussi constaté des incohérences entre les versions française et anglaise du *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne*. Des modifications sont proposées pour corriger ces incohérences.

Contexte

En vertu de la LNPP, le gouvernement fédéral réglemente des régimes de retraite privés portant sur divers secteurs d'emploi qui relèvent des lois fédérales, comme les télécommunications, le secteur bancaire et le transport interprovincial. Aux termes de la LRPAC, le gouvernement fédéral réglemente les régimes de pension agréés collectifs (RPAC) offerts aux employeurs et aux employés dans des secteurs qui sont sous réglementation fédérale,

the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut. The Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) is responsible for the supervision of private pension plans and PRPPs that are within federal jurisdiction.

The PBSA and PRPP Act set out minimum standards for registered pension plans and PRPPs, respectively. These minimum standards apply to issues such as the investment of funds, membership eligibility, locking-in requirements, portability of benefits, death benefits, and rights to information. For defined benefit pension plans, the PBSA requires that promised benefits be funded in accordance with the standards provided for under the PBSR.

The proposed regulatory amendments to the PBSR, the *Solvency Funding Relief Regulations*, the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009* and the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010* fall under the statutory authority of the PBSA. The proposed regulatory amendments to the PRPP Regulations fall under the statutory authority of the PRPP Act.

Objectives

The proposed amendments to the PBSR seek to achieve three main objectives: (1) improve the regulatory framework for defined contribution plans; (2) modernize the pension fund investment rules; and (3) enhance disclosure and protect plan members' and former members' pension benefits.

The proposed amendments to the PRPP Regulations would ensure consistency with corresponding provisions in the PBSR.

The proposed amendments to the *Solvency Funding Relief Regulations*, the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009* and the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010* would address inconsistencies between the English and French versions and make other technical changes.

Description

Improving the regulatory framework for defined contribution pension plans

Currently, upon retirement, members of a defined contribution pension plan must either opt for a life annuity purchased for them by the pension plan administrator or transfer their pension benefit credit into a prescribed savings vehicle such as a locked-in registered retirement savings plan (locked-in RRSP) or a life income fund. In 2010, the PBSA was amended to allow defined contribution plans to offer members and former members who are eligible to transfer their funds out of a pension plan (e.g. individuals who have reached retirement age) the option to receive variable annual payments ("variable benefits") directly from the plan. The annual variable payment amount must be within a minimum amount determined by the *Income Tax Act* and a maximum amount prescribed by the proposed amendments. The maximum annual payment for individuals between 55 and 90 years of age would depend on the individual's account balance and age, and on the yield on Government of Canada marketable bonds for the first 15 years in which an individual receives variable payments, and a yield of 6% thereafter. After 90 years of age, there would be no maximum on the variable payment amount that can be withdrawn. The payment

ainsi que les RPAC offerts aux employeurs, aux employés et aux travailleurs indépendants au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) est chargé de surveiller les régimes de retraite privés et les RPAC qui sont de compétence fédérale.

La LNPP et la LRPAC établissent des normes minimales pour les régimes de pension agréés et les RPAC, respectivement. Ces normes minimales s'appliquent à des éléments tels que le placement des fonds, l'admissibilité des participants, les exigences d'immobilisation, la transférabilité des prestations, les prestations de décès et les droits à l'information. En ce qui concerne les régimes de retraite à prestations déterminées, la LNPP exige que les prestations promises soient capitalisées conformément aux normes prévues dans le RNPP.

Les modifications proposées au RNPP, au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées*, au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)* et au *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne* relèvent de la LNPP. Les modifications proposées au RRPAC relèvent quant à elles de la LRPAC.

Objectifs

Les modifications proposées au RNPP visent trois objectifs principaux : (1) améliorer le cadre réglementaire des régimes à cotisations déterminées; (2) moderniser les règles de placement des caisses de retraite; (3) renforcer la divulgation des renseignements et protéger les prestations de retraite des participants et des anciens participants aux régimes.

Les modifications proposées au RRPAC assureraient une cohérence avec les dispositions correspondantes du RNPP.

Les modifications proposées au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées*, au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)* et au *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne* permettraient de corriger les incohérences entre les versions française et anglaise de ces textes législatifs ainsi que d'apporter d'autres modifications techniques.

Description

Améliorer le cadre réglementaire des régimes à cotisations déterminées

À l'heure actuelle, lorsqu'ils prennent leur retraite, les participants à un régime à cotisations déterminées doivent choisir entre une rente viagère achetée pour eux par l'administrateur du régime ou le transfert de leur droit à pension à un mécanisme d'épargne prescrit, comme un régime enregistré d'épargne-retraite immobilisé (REER immobilisé) ou un fonds de revenu viager. En 2010, la LNPP a été modifiée afin que les régimes à cotisations déterminées puissent offrir à leurs participants actuels et anciens qui sont autorisés à transférer leurs fonds d'un régime de retraite (par exemple les personnes qui ont atteint l'âge de la retraite) la possibilité de recevoir des paiements annuels variables (« prestations variables ») versés directement par le régime. Le montant des paiements annuels variables doit être compris entre un montant minimal établi par la *Loi de l'impôt sur le revenu* et un montant maximal prévu par les modifications proposées. Le paiement annuel maximal versé aux particuliers dont l'âge est compris entre 55 et 90 ans dépendrait du solde du compte du particulier, de son âge et du rendement des obligations négociables du gouvernement du Canada pour les 15 premières années au cours desquelles le particulier

amount would be calculated using a formula consistent with the formula used for calculating payment amounts from life income funds under the PBSR. If a member does not choose a payment amount for a year, the minimum amount, as determined under the *Income Tax Act*, would apply.

In order for a former member to receive variable payments, the PBSA requires consent from the former member's spouse or common-law partner. The proposed amendments would prescribe a form for obtaining the required consent by signature from the spouse or common-law partner. The form would indicate the minimum and maximum annual withdrawal limits from the pension plan. The form would also indicate that if the maximum amount is withdrawn each year and if the investment performance of the fund is poor, the amount of pension income or survivor benefit available to a spouse or common-law partner in later years may be significantly reduced.

The proposed amendments to the PBSR would clarify the responsibilities of plan parties involved in defined contribution pension plans that offer investment choices to members or former members and their beneficiaries with a defined contribution account or an account maintained for additional voluntary contributions. In particular, the proposed amendments would require plan administrators who offer investment choices to provide members or former members with a written notice that includes any timing restrictions that apply to making an investment choice and a description of each investment choice that includes the choice's investment objective, performance history, and fees. In order to minimize duplication, the existing requirement for plan administrators to establish a written statement of investment policies and procedures would not be required for the assets of a pension plan that are held in respect of a member choice account, since the choices would be subject to their own disclosure requirements, as noted above.

Modernizing the investment rules

The PBSA provides for a prudent portfolio standard supplemented by the PBSR investment rules. As part of the proposed amendments to the PBSR, definitions applicable to the investment rules would be updated. The current definition of the term "public exchange" is outdated, as it includes listed exchanges that no longer exist. Therefore, the term "public exchange" would be replaced with "marketplace," to reflect that pension plan investments may be bought and sold on a public exchange as well as a quotation and trade-reporting system or other platforms that are maintained to bring together the buyers of securities or derivatives. The definitions of "mutual fund" and "pooled fund" would also be repealed and replaced with the term "investment fund," to capture both these types of funds as well as clarify that these funds could be established by a corporation, limited partnership or trust.

The current PBSR investment rules prohibit plan administrators from investing in or lending to a single entity more than 10% of the total book value of the plan's assets. The proposed amendments to the PBSR would amend a number of aspects of this concentration limit. The modified 10% limit would be based on the current value or "market value" of a pension plan's assets rather than the "book value." The book value can be outdated, as it reflects the original purchase price. The proposed amendments also clarify that the

reçoit des paiements variables, et d'un rendement de 6 % par la suite. Au-delà de 90 ans, le montant des paiements variables pouvant être retirés ne serait plus assujéti à un plafond. Le montant des paiements serait calculé selon une formule concordant avec celle utilisée pour les fonds de revenu viager aux termes du RNPP. Si un participant omettait pendant un an de fixer le montant des paiements, le montant minimal, déterminé conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu*, s'appliquerait.

Pour qu'un ancien participant puisse recevoir des paiements variables, la LNPP exige le consentement de son époux ou de son conjoint de fait. Les modifications proposées prescriraient un formulaire devant être utilisé pour obtenir le consentement requis, par signature, de l'époux ou du conjoint de fait. Le formulaire préciserait les montants annuels minimaux et maximaux pouvant être retirés du régime de retraite. Il indiquerait également que si le montant maximal est retiré tous les ans et si la caisse affiche un faible rendement au titre de ses placements, le montant du revenu de retraite ou la prestation de survivant versés à l'époux ou au conjoint de fait au cours des années à venir pourraient être considérablement réduits.

Les modifications proposées au RNPP préciseraient les responsabilités des parties à des régimes à cotisations déterminées qui offrent des choix de placement aux participants ou aux anciens participants et à leurs bénéficiaires ayant un compte à cotisations déterminées ou un compte maintenu aux fins de cotisations volontaires additionnelles. Plus particulièrement, les modifications proposées exigeraient que les administrateurs de régimes qui offrent des choix en matière de placement fournissent aux participants ou aux anciens participants un avis écrit sur lequel figure toute contrainte de temps qui s'applique lorsque vient le moment de prendre une décision relative aux placements, ainsi qu'une description de chaque option de placement indiquant l'objectif de placement de l'option, l'historique de rendement et les frais. Afin de minimiser les chevauchements, l'exigence actuelle selon laquelle les administrateurs de régime doivent établir un énoncé écrit des politiques et procédures de placement n'aurait pas à être satisfaite pour la portion des actifs du régime de retraite qui constitue un compte accompagné de choix en matière de placement, puisque les options seraient assujétiées à leurs propres exigences de divulgation, comme il a été mentionné plus haut.

Moderniser les règles de placement

La LNPP prévoit une norme de portefeuille prudente, à laquelle s'ajoutent les règles de placement incluses dans le RNPP. Dans le cadre des modifications proposées au RNPP, les définitions s'appliquant aux règles de placement seraient mises à jour. La définition actuelle du terme « bourse » est désuète, car certaines des bourses qui sont énumérées n'existent plus. Par conséquent, le terme « bourse » serait remplacé par « marché », pour rendre compte du fait que les placements d'un régime de retraite peuvent être achetés et vendus à la bourse ainsi qu'au moyen d'un système de cotation et de déclaration des opérations ou d'autres plateformes qui réunissent des acheteurs de valeurs mobilières ou d'instruments dérivés. Les termes « fonds mutuel » et « fonds commun » seraient également supprimés et remplacés par le terme « fonds de placement », qui engloberait les deux types de fonds et préciserait que ceux-ci peuvent être établis par une personne morale, une société de personnes en commandite ou une fiducie.

Les règles de placement actuelles du RNPP interdisent aux administrateurs de régime de placer dans une seule entité ou de prêter à celle-ci plus de 10 % de la valeur comptable totale de l'actif du régime. Les modifications proposées au RNPP changeraient certains aspects de ce plafond de concentration. La limite de 10 % modifiée serait fondée sur la valeur actuelle ou la « valeur marchande » des actifs d'un régime de retraite au lieu de sa « valeur comptable ». La valeur comptable peut ne plus être pertinente, car

10% limit applies to the aggregate value of debt and equity in an entity. The 10% rule would apply at the member level for a plan that allows a member to make investment choices. In addition, there would be a carve-out to the 10% rule for investment fund and segregated fund holdings related to member choices. This is intended to be consistent with the exemption to the 10% rule for the PRPP investment holdings.

The current PBSR investment rules prohibit plan administrators from investing in a related party to the plan, such as an employer who participates in the plan, subject to specific exemptions. One current exemption permits the administrator to enter into a transaction with a related party if the value of the transaction is nominal or immaterial. The PBSR do not define nominal or immaterial. The proposed amendments would remove the nominal or immaterial exemption and instead allow new exemptions such as allowing the administrator to invest in the securities of a related party if the securities are held in an investment fund. An administrator would no longer be allowed to invest plan assets directly or indirectly in the securities of the employer (i.e. prohibition on self-investment). However, the proposed amendments clarify that the administrator may engage the services of a related party for the administration of the plan, such as hiring a related party to act as a broker dealer. Administrators of pension plans that currently hold securities of related parties would be given five years to divest of these securities in order to comply with the proposed related party rules.

Improving protection for plan members and beneficiaries

When plan members leave their employment, they may transfer their accumulated pension benefit credit to a prescribed retirement savings plan, such as a locked-in RRSP or a life income fund. The 2010 legislative amendments to the PBSA require members to obtain the consent of their spouse or common-law partner before being eligible to transfer their pension benefit credit to a prescribed retirement savings vehicle. The proposed amendments would prescribe a form for obtaining the required consent by signature from a spouse or common-law partner. The form would indicate that if the pension benefit credit is transferred to a prescribed retirement savings vehicle, there may be minimum and maximum withdrawal limits. The form would also indicate that if the maximum amount is withdrawn each year and if the investment performance of the fund is poor, the amount of pension income or survivor benefit available to a spouse or common-law partner in later years may be significantly reduced.

The PBSA includes provisions that allow, under certain conditions, for the refund of all or part of a surplus. The proposed amendments to the PBSR would extend the waiting period on surplus distributions from 14 to 40 days following consent by the Superintendent. This would ensure that the surplus is not distributed until plan members, former members and any other person who is entitled to a pension benefit under the terms of the plan have had the opportunity to submit to the Federal Court a request for judicial review of the Superintendent's decision.

elle rend compte du prix d'achat d'origine. Les modifications proposées préciseraient également que le plafond de 10 % s'applique à la valeur globale des titres de créance et des capitaux propres d'une entité. La règle des 10 % s'appliquerait au niveau du participant dans le cas d'un régime qui autorise celui-ci à faire des choix en matière de placement. En outre, il y aurait dérogation à la règle des 10 % pour les fonds de placement et les caisses séparées liés aux choix des membres. Cela vise à assurer la cohérence avec la dérogation à la règle des 10 % pour les portefeuilles de placements des RPAC.

Les règles de placement actuelles du RNPP interdisent aux administrateurs de régime d'effectuer un placement dans un apparenté, comme un employeur qui participe au régime, sous réserve de dérogations particulières. L'une de ces dérogations permet à l'administrateur de prendre part à une opération avec un apparenté si la valeur de l'opération est nominale ou peu importante. Or, le RNPP ne précise pas ce qui constitue une opération de valeur nominale ou peu importante. Les modifications proposées élimineraient la dérogation relative aux opérations de valeur nominale ou peu importante et prévoiraient de nouvelles dérogations, comme le fait de permettre à l'administrateur d'investir dans les titres d'un apparenté si ceux-ci sont détenus dans un fonds de placement. Un administrateur ne pourrait plus investir des actifs du régime directement ou indirectement dans les titres de l'employeur (c'est-à-dire l'interdiction visant les placements dans l'entreprise). Cependant, les modifications proposées précisent que l'administrateur peut faire appel aux services d'un apparenté aux fins de l'administration du régime, par exemple en embauchant un apparenté pour qu'il agisse à titre de maison de courtage. Les administrateurs de régimes de retraite qui détiennent actuellement des titres d'apparentés disposeraient d'un délai de cinq ans pour s'en dessaisir et se conformer aux règles proposées visant les apparentés.

Améliorer la protection des participants aux régimes et des bénéficiaires

Lorsqu'un participant quitte son emploi, il peut transférer ses droits à pension accumulés à un régime d'épargne-retraite visé par règlement, comme un REER immobilisé ou un fonds de revenu viager. Aux termes des modifications apportées à la LNPP en 2010, un participant doit obtenir le consentement de son époux ou de son conjoint de fait avant d'être autorisé à transférer ses droits à pension à un mécanisme d'épargne-retraite visé par règlement. Les modifications proposées prescriraient un formulaire devant être utilisé pour obtenir le consentement requis, par signature, de l'époux ou du conjoint de fait. Le formulaire préciserait que si les droits à pension sont transférés à un mécanisme d'épargne-retraite visé par règlement, des limites pourraient s'appliquer quant aux montants minimaux et maximaux pouvant être retirés. Il indiquerait également que si le montant maximal est retiré tous les ans et si la caisse affiche un faible rendement au titre de ses placements, le montant du revenu de retraite ou la prestation de survivant versée à l'époux ou au conjoint de fait au cours des années à venir pourraient être considérablement réduits.

La LNPP comprend des dispositions qui autorisent, sous certaines conditions, le remboursement de la totalité ou d'une partie d'un excédent. Les modifications proposées porteraient de 14 à 40 jours la période d'attente pour les répartitions de l'excédent après le consentement du surintendant. Ainsi, l'excédent ne serait pas distribué avant que les participants au régime, les anciens participants ou toute autre personne ayant droit à une prestation de retraite aux termes du régime aient eu la possibilité de soumettre à la Cour fédérale une demande de contrôle judiciaire de la décision du surintendant.

Enhancing disclosure

Pension plan administrators are required under the PBSA to provide members with an annual statement that includes prescribed information such as the member's pensionable age, name of the member's spouse or common-law partner, the plan member's required contributions to the plan for the year, and, for defined benefit pension plans, the plan's funded status. The proposed amendments would expand the annual statement requirements to include the plan's top 10 investment holdings and the asset allocation, and for defined benefit plans, the valuation date and the solvency ratio reported in the most recent actuarial report, the total value of solvency assets and liabilities on the valuation date, and the employer's total payments made to the plan for the plan year.

The proposed amendments to the PBSR would require that administrators provide former members (i.e. retirees and other former members) with an annual statement similar to the annual statement sent to active members, which would include the proposed amendments to the annual statement for members.

Negotiated contribution plans are multi-employer defined benefit pension plans under which the employer's contributions are negotiated and limited by agreement. Under these arrangements, pension benefits or pension benefit credits may be reduced in situations where negotiated contributions are insufficient to meet the prescribed solvency standards. The administrator may amend the plan to reduce pension benefits or pension benefit credits, subject to the Superintendent's authorization. Plan administrators under the PBSA are currently required to provide members and former members of negotiated contribution plans with the same annual statement that they provide to all defined benefit plan members and former members. The annual statement requirements for negotiated contribution plans would be expanded to include a description of the funding arrangement. Similar disclosure requirements would be required for the written explanation of the pension plan's terms and conditions which are provided to employees who are eligible to join the plan.

For members and former members who elect to receive variable benefits, the proposed amendments to the PBSR would require that the annual statement include the date of birth used to determine minimum payments, the permitted minimum and maximum annual payments, the payment frequency over the year, an indication of how the recipients may change the amount they receive and how they can change the investments from which the payments come and the transfer options available to them, such as an annuity, a locked-in RRSP and a life income fund.

Legislative amendments to the PBSA made in 2010 allow information, such as the annual statement provided to members, to be provided in electronic form. The proposed amendments set out that the addressee (i.e. member, former member, spouse or common-law partner) may consent in writing, in paper or electronic form, or orally to receive information electronically, and that the addressee has the right to revoke consent at any time. If electronic documents are available on a generally accessible information system, such as a Web site, the proposed amendments require that the administrator provide addressees with notice of the document's availability and its location.

Améliorer la divulgation

En vertu de la LNPP, les administrateurs de régime de retraite sont tenus de remettre aux participants un relevé annuel contenant des renseignements prescrits tels que l'âge ouvrant droit à pension du participant, le nom de l'époux ou du conjoint de fait, les cotisations que doit verser le participant au régime durant l'année, et, dans le cas des régimes à prestations déterminées, la situation de capitalisation du régime. Les modifications proposées feraient en sorte d'accroître les exigences relatives au relevé annuel de manière à ce que celui-ci indique les 10 principaux placements ainsi que l'affectation de l'actif, et pour les régimes à prestations déterminées, la date d'évaluation et le ratio de solvabilité déclarés dans le plus récent rapport actuariel, la valeur totale de l'actif de solvabilité et du passif de solvabilité à la date de l'évaluation, et le total des paiements versés au régime par l'employeur pour l'année visée.

Les modifications proposées au RNPP exigeraient que les administrateurs fournissent aux anciens participants (retraités et autres anciens participants) un relevé annuel semblable à celui remis aux participants actifs, qui tiendrait compte des modifications proposées au relevé annuel fourni aux participants.

Les régimes à cotisations négociées sont des régimes interentreprises à prestations déterminées dans le cadre desquels les cotisations des employeurs sont négociées et limitées en vertu d'une entente. Aux termes de ces ententes, les prestations de retraite ou les droits à pension peuvent être réduits dans les situations où les cotisations négociées sont insuffisantes et ne permettent pas de satisfaire aux normes prescrites de solvabilité. L'administrateur peut modifier le régime afin de réduire les prestations de retraite ou les droits à pension, sous réserve de l'autorisation du surintendant. En vertu de la LNPP, les administrateurs sont actuellement tenus de fournir aux participants et aux anciens participants à des régimes à cotisations négociées le même relevé annuel que celui qui doit être remis à tous les participants et anciens participants à des régimes à prestations déterminées. Les exigences relatives au relevé annuel pour les régimes à cotisations négociées seraient élargies de manière à ce que celui-ci comprenne une description des modalités de financement. Des exigences similaires en matière de divulgation seraient requises en ce qui concerne l'explication écrite des modalités du régime de retraite qui sont communiquées aux employés admissibles à adhérer au régime.

Pour les participants et les anciens participants qui ont choisi de toucher des prestations variables, les modifications proposées au RNPP exigeraient que le relevé annuel indique la date de naissance utilisée pour déterminer les paiements minimaux, les paiements annuels minimaux et maximaux autorisés, la fréquence des paiements durant l'année, la manière dont le bénéficiaire peut modifier le montant qu'il reçoit et les placements d'où proviennent les paiements, ainsi que les options de transfert qui s'offrent au bénéficiaire, comme une rente, un RÉER immobilisé et un fonds de revenu viager.

Aux termes des modifications apportées à la LNPP en 2010, les renseignements tels que le relevé annuel fourni aux participants peuvent être transmis sous forme électronique. Les modifications proposées établissent que le destinataire (c'est-à-dire le participant, l'ancien participant, l'époux ou le conjoint de fait) peut consentir par écrit, soit sur papier, soit de façon électronique, ou de vive voix à recevoir les renseignements par voie électronique, et qu'il peut retirer son consentement à n'importe quel moment. Si les documents électroniques sont disponibles sur un système d'information généralement accessible tel un site Web, les modifications proposées exigent que l'administrateur fournisse au destinataire un avis mentionnant la disponibilité des documents et leur emplacement.

The 2010 legislative amendments require pension plan administrators to provide notification to beneficiaries (members or former members and their spouse or common-law partner) following a plan termination. This includes providing beneficiaries with a written statement, within 30 days of termination or any longer period permitted by the Superintendent, indicating that the plan has terminated, and providing beneficiaries with a written statement, within 120 days of termination or any longer period permitted by the Superintendent, informing them of their pension benefits payable. The proposed amendments to the PBSR prescribe the form for these two statements and the information that would be contained in them. The statement provided to beneficiaries within 30 days of termination would include the termination date, the member or former member's name and date of birth, designated beneficiary, and the rights of beneficiaries to examine plan documents filed with the Superintendent. The statement provided to beneficiaries within 120 days would include information such as the credited pensionable service, pensionable age, member and employer contributions, pension benefit payable, survivor benefit payable, the plan's funded status and the beneficiaries' portability options.

Additional technical regulatory amendments

To ensure pension savings are available throughout retirement, an individual's funds accumulated in a pension plan or PRPP can generally not be accessed until retirement (i.e. funds are "locked in") and payments are subject to a maximum annual payment based on the fund holder's age. The maximum annual variable payments and maximum life income fund payments under the PRPP Act are intended to be the same as the maximum payments from life income funds under the PBSR. Amendments are proposed to the PRPP Regulations that would adjust the current maximum variable payment and life income fund payment formulas to clarify that the permitted maximums are the same as what applies to life income funds under the PBSR.

Currently, the PRPP Regulations allow individuals to transfer their funds directly from a PRPP to a restricted locked-in savings plan, which is a locked-in RRSP that does not permit a one-time unlocking of up to 50% of the funds in the account at the age of 55 or older. Individuals who are 55 or older are only permitted to unlock up to 50% of their holdings from a restricted life income fund. Funds in the life income fund that are from a restricted locked-in savings plan may not be included in the amount that can be unlocked from a life income fund. Under the current PRPP Regulations, there may be circumstances where a member or former member transfers his or her PRPP funds to a restricted locked-in savings plan, which may unintentionally restrict the individual's ability to use the one-time 50% unlocking provision. In order to ensure that individuals have a one-time opportunity to exercise the 50% unlocking provision, and to ensure consistency with the PBSR, the proposed amendments would remove the provision in the PRPP Regulations that allows funds to be transferred directly from a PRPP to a restricted locked-in savings plan.

The proposed amendments to the PBSR would also remove the regulatory provisions related to simplified pension plans, a form of defined contribution plan administered by a financial institution. Those provisions were rendered invalid when their enabling legislative provisions in the PBSA were repealed. Simplified pension

Les modifications législatives apportées en 2010 exigent que les administrateurs avisent les bénéficiaires (les participants ou les anciens participants et leur époux ou leur conjoint de fait) après la cessation d'un régime. Cela comprend le fait de fournir aux bénéficiaires, dans les 30 jours suivant la cessation du régime ou dans un délai plus long autorisé par le surintendant, un relevé écrit indiquant que le régime a pris fin, et de leur soumettre, dans les 120 jours suivant la cessation du régime ou dans un délai plus long autorisé par le surintendant, un relevé écrit les informant des prestations de retraite qui leur sont payables. Les modifications proposées au RNPP prescrivent le formulaire à utiliser pour ces deux relevés ainsi que les renseignements qui doivent y figurer. L'avis fourni aux bénéficiaires dans les 30 jours suivant la cessation du régime devrait indiquer la date de la cessation, le nom et la date de naissance du participant ou de l'ancien participant, le bénéficiaire désigné, ainsi que les droits des bénéficiaires à examiner les documents déposés auprès du surintendant. Le relevé fourni aux bénéficiaires dans les 120 jours suivant la cessation du régime devrait quant à lui inclure des renseignements tels que le service ouvrant droit à pension crédité, l'âge ouvrant droit à pension, les cotisations du participant et de l'employeur, les prestations de retraites payables, les prestations de survivant payables, la situation de capitalisation du régime et les options de transfert qui s'offrent aux bénéficiaires.

Modifications réglementaires techniques additionnelles

Pour faire en sorte que l'épargne-retraite soit accessible tout au long de sa retraite, un particulier ne peut généralement pas accéder aux fonds accumulés dans un régime de pension ou un RPAC avant sa retraite (c'est-à-dire que les fonds sont « immobilisés »), et les paiements sont sujets à un montant annuel maximal fondé sur l'âge du détenteur des fonds. Les paiements annuels variables maximaux et les paiements maximaux provenant des fonds de revenu viager aux termes de la LRPAC sont censés être les mêmes que les paiements maximaux provenant des fonds de revenu viager en vertu du RNPP. Des modifications sont proposées au RRPAC pour ajuster les formules actuelles des paiements variables maximaux et des paiements provenant des fonds de revenu viager afin de préciser que les montants maximaux autorisés sont les mêmes que ceux qui s'appliquent dans le cas des fonds de revenu viager aux termes du RNPP.

À l'heure actuelle, le RRPAC permet aux particuliers de transférer directement les fonds d'un RPAC à un régime d'épargne immobilisé restreint, c'est-à-dire un RÉER immobilisé qui n'autorise pas un déblocage ponctuel de 50 % des fonds présents dans le compte à partir de 55 ans. Les particuliers qui sont âgés de 55 ans ou plus peuvent uniquement débloquent jusqu'à 50 % de leurs avoirs qui se trouvent dans un fonds de revenu viager restreint. Les avoirs dans le fonds de revenu viager qui proviennent d'un régime d'épargne immobilisé restreint ne peuvent être inclus dans le montant du fond de revenu viager pouvant être débloquent. En vertu du RRPAC dans sa version actuelle, il peut y avoir des circonstances dans lesquelles un participant ou un ancien participant transfère les fonds de son RPAC à un régime d'épargne immobilisé restreint qui, sans que ce soit voulu, l'empêche de recourir à la disposition concernant le déblocage ponctuel de 50 % des fonds. Pour faire en sorte que les particuliers aient la possibilité de recourir à cette disposition, et pour assurer la cohérence avec le RNPP, les modifications proposées abrogeraient la disposition du RRPAC selon laquelle les fonds peuvent être transférés directement d'un RPAC à un régime d'épargne immobilisé restreint.

Les modifications proposées au RNPP élimineraient également les dispositions réglementaires relatives aux régimes de pension simplifiés, une forme de régime à cotisations déterminées administré par une institution financière. Ces dispositions ont été rendues invalides lorsque les dispositions habilitantes contenues dans la

plans are similar in nature to PRPPs and are therefore no longer needed as a result of the coming into force of the PRPP Act and its associated regulations. Existing simplified pension plans would be able to continue to operate.

The proposed amendments to the *Solvency Funding Relief Regulations*, the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009*, and the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010* would also address inconsistencies between the English and French versions and make other technical changes.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the proposed amendments do not affect administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply, as the proposed amendments do not impose costs on small business.

Consultation

On January 9, 2009, the Government released a consultation paper entitled “Strengthening the Legislative and Regulatory Framework for Private Pension Plans Subject to the *Pension Benefits Standards Act, 1985*.” This was followed by a series of public meetings, led by Mr. Ted Menzies, the former Parliamentary Secretary to the Minister of Finance, in Ottawa, Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver, Whitehorse, Edmonton and Winnipeg. Concerned stakeholders were afforded the opportunity to make their views known to the Government by speaking at one of the public meetings or by making a written submission. Although the deadline for written submissions was initially March 16, 2009, this was extended to May 31, 2009, based on the level of interest and stakeholder engagement.

The Government received a wide range of views during the consultation. Over 200 submissions were made on behalf of a range of stakeholders, including plan sponsors, industry associations, pension actuaries, members of the legal profession, labour unions, pensioner organizations and plan members. In addition, dozens of individuals made their views known at the various public meetings. Stakeholders were supportive of permitting variable payments and member choices to improve the framework for defined contribution plans. However, many of the technical details in the proposed Regulations to implement these options were beyond the scope of the consultation. Stakeholders were generally supportive of the proposed enhanced disclosure requirements; however, some stakeholders were concerned that requiring an annual statement for former members (i.e. retirees) could be difficult to administer. Stakeholders were supportive of amendments that permit information, such as the annual statement, to be provided electronically, which could reduce costs. In addition, stakeholders were generally supportive of modernizing the pension investment rules; however, concerns were raised regarding repealing the exemption to the related party rule for nominal and immaterial transactions. In particular, some stakeholders were concerned that there may be situations where investing in a related party is in the best interest of the plan. To deal with this concern, administrators would have five years to comply with the rule.

LNPP ont été abrogées. Les régimes de pension simplifiés sont d’une nature similaire aux RPAC et ne sont donc plus requis en raison de l’entrée en vigueur de la LRPAC et de son règlement d’application. Les régimes de pension simplifiés existants pourraient être maintenus.

Les modifications proposées au *Règlement sur l’allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées*, au *Règlement sur l’allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)* et au *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne* permettraient également de corriger les incohérences entre les versions française et anglaise de ces textes législatifs, ainsi que d’apporter d’autres modifications techniques.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car les modifications proposées n’entraînent aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car les modifications proposées n’engendrent pas de coûts pour les petites entreprises.

Consultation

Le 9 janvier 2009, le gouvernement a publié un document de consultation intitulé « Renforcer le cadre législatif et réglementaire des régimes de retraite privés assujettis à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* ». Cette publication a été suivie d’une série d’assemblées publiques dirigées par M. Ted Menzies, l’ancien secrétaire parlementaire du ministre des Finances, à Ottawa, à Halifax, à Montréal, à Toronto, à Vancouver, à Whitehorse, à Edmonton et à Winnipeg. Les intervenants intéressés ont pu exprimer leur point de vue aux représentants du gouvernement en prenant la parole lors de ces assemblées ou en soumettant une présentation écrite. Même si la date limite pour soumettre une présentation écrite avait initialement été fixée au 16 mars 2009, elle a ensuite été reportée au 31 mai 2009 en raison de l’intérêt suscité et de la mobilisation des intervenants.

Des perspectives très variées ont été présentées au gouvernement pendant les consultations. Plus de 200 présentations ont été soumises au nom d’un éventail d’intervenants, y compris des répondants de régimes, des associations professionnelles, des actuaires de régimes de retraite, des membres de la profession juridique, des représentants syndicaux, des organismes de pensionnés et des participants à des régimes. De plus, des dizaines de particuliers ont fait connaître leurs opinions lors de diverses rencontres publiques. Les intervenants étaient favorables à l’idée de permettre des paiements variables et d’autoriser les participants à faire des choix afin d’améliorer le cadre régissant les régimes à cotisations déterminées. Cependant, de nombreux détails techniques du projet de règlement ayant trait à la mise en œuvre de ces options n’ont pas été inclus dans la consultation. Les intervenants ont généralement appuyé l’amélioration proposée des exigences de divulgation; certains intervenants s’inquiétaient toutefois du fait qu’un relevé annuel à l’intention des anciens participants (c’est-à-dire les retraités) puisse être difficile à administrer. Les intervenants étaient favorables aux modifications visant à permettre que l’information, comme le relevé annuel, soit fournie par voie électronique, ce qui pourrait réduire les coûts. En outre, les intervenants ont généralement appuyé la modernisation des règles de placement des régimes de retraite; ils ont toutefois exprimé des préoccupations concernant l’élimination de l’exemption à la règle de l’apparenté pour les opérations de valeur nominale ou peu importante. Plus particulièrement, certains intervenants estimaient que dans certaines

situations, il pouvait être dans l'intérêt du régime d'investir dans un apparenté. Afin de remédier à cette préoccupation, les administrateurs disposeraient d'un délai de cinq ans pour se conformer à cette règle.

Rationale

The regulatory amendments are proposed with a view to ensuring that the rights and interests of pension plan members, retirees and their beneficiaries are protected. In this regard, the proposed amendments to the PBSR contain the details relating to a number of amendments made to the PBSA through the *Jobs and Economic Growth Act* and through the *Sustaining Canada's Economic Recovery Act*. In particular, the proposed amendments include the details required to permit variable benefits and member choices in order to improve the framework for defined contribution plans. The proposed enhancements to disclosure (e.g. annual statements to former members; new disclosure requirements for negotiated contribution plans; additional details in annual statements) would improve member awareness and understanding of their pension benefits and facilitate informed discussions on these matters between plan members and sponsors. Requiring spousal consent for transfers out of a pension plan and extending the waiting period for surplus distributions would provide greater protections for members and former members. Permitting electronic dissemination of information would enhance disclosure to members and former members while also reducing plan costs. The proposed enhancements to the terminology in the investment rules are intended to modernize the rules based on common practices and provide greater clarity on the rules to protect plan members' and former members' benefits.

The intent of the proposed amendments to the PRPP Regulations is to ensure consistency with the portability options and locking-in provisions under the PBSR.

The proposed amendments to the *Solvency Funding Relief Regulations*, the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009* and the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010* would address inconsistencies between the English and French versions.

Implementation, enforcement and service standards

OSFI is responsible for the control and supervision of the administration of the PBSA and the PRPP Act. As a result, the Superintendent would be responsible for enforcing the proposed Regulations.

Contact

Lisa Pezzack
Director
Financial Sector Division
Department of Finance Canada
90 Elgin Street, 13th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: Lisa.Pezzack@fin.gc.ca

Justification

Ces modifications réglementaires sont proposées en vue de protéger les droits et les intérêts des participants, des pensionnés et de leurs bénéficiaires. À cet égard, les modifications proposées au RNPP contiennent les détails concernant certaines modifications apportées à la LNPP dans le cadre de la *Loi sur l'emploi et la croissance économique* et de la *Loi de soutien de la reprise économique au Canada*. Plus particulièrement, les modifications proposées comprennent les détails requis pour permettre des paiements variables et autoriser les participants à faire des choix afin d'améliorer le cadre régissant les régimes à cotisations déterminées. Les améliorations proposées en matière de divulgation (par exemple relevés annuels à l'intention des anciens participants; nouvelles exigences de divulgation pour les régimes à cotisations négociées; détails additionnels dans les relevés annuels) devraient aider les participants à avoir une meilleure connaissance et une meilleure compréhension de leurs prestations de retraite et facilitera les discussions éclairées sur ces questions entre les participants aux régimes et les répondants. Le fait d'exiger le consentement de l'époux pour les transferts de fonds à partir d'un régime de retraite et de prolonger la période d'attente pour les répartitions de l'excédent permettrait d'améliorer la protection des participants et des anciens participants. La diffusion de l'information par voie électronique devrait quant à elle améliorer la communication de renseignements aux participants et aux anciens participants, tout en réduisant les coûts du régime. Les améliorations proposées de la terminologie relative aux règles de placement visent à moderniser celles-ci en se fondant sur les pratiques exemplaires, ainsi qu'à préciser encore plus les règles afin de protéger les prestations de participants et d'anciens participants.

Les modifications proposées au RPAC ont pour but d'assurer une cohérence avec les dispositions de la RNPP concernant les options de transférabilité et l'immobilisation des fonds.

Les modifications proposées au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées*, au *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)* et au *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne* permettraient de corriger les incohérences entre les versions française et anglaise de ces textes législatifs.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Bureau du surintendant des institutions financières contrôle et supervise l'application de la LNPP et de la LRPAC. Par conséquent, le surintendant sera chargé de l'application du règlement proposé.

Personne-ressource

Lisa Pezzack
Directrice
Division du secteur financier
Ministère des Finances Canada
90, rue Elgin, 13^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : Lisa.Pezzack@fin.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 39^a of the *Pension Benefits Standards Act, 1985*^b and section 76 of the *Pooled Registered Pension Plans Act*^c, proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Relating to Pensions*.

Interested persons may make representations concerning the proposed regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Lisa Pezzack, Director, Financial Sector Division, Finance Canada, 90 Elgin Street, 13th floor, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (email: Lisa.Pezzack@fin.gc.ca).

Ottawa, September 18, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS RELATING TO PENSIONS**PENSION BENEFITS STANDARDS ACT, 1985****PENSION BENEFITS STANDARDS REGULATIONS, 1985**

1. (1) The definitions “mutual fund” or “pooled fund” and “simplified pension plan” in subsection 2(1) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*¹ are repealed.

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

“investment fund” means a fund — established by a corporation, limited partnership or trust — the purpose of which is to invest the moneys of two or more investors and the shares or units of which are allocated to each investor in proportion to the interest of the investor in the assets of the fund; (*fonds de placement*)

“marketplace” means

- (a) an exchange;
- (b) a quotation and trade-reporting system;
- (c) any other entity that
 - (i) constitutes, maintains or provides a market or facility for bringing together buyers and sellers of securities or derivatives,
 - (ii) brings together the orders for securities or derivatives of multiple buyers and sellers, and
 - (iii) uses established, non-discretionary methods under which the orders interact and with which the buyers and sellers entering the orders agree to the terms of a trade; (*marché*)

“member choice account” means an account in relation to which a member, former member, survivor or former spouse or former common-law partner of the

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 39^a de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*^b et de l'article 76 de la *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs*^c, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements sur les pensions*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Lisa Pezzack, directrice, Division du secteur financier, ministère des Finances, 90, rue Elgin, 13^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (courriel : Lisa.Pezzack@fin.gc.ca).

Ottawa, le 18 septembre 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS SUR LES PENSIONS**LOI DE 1985 SUR LES NORMES DE PRESTATION DE PENSION****RÈGLEMENT DE 1985 SUR LES NORMES DE PRESTATION DE PENSION**

1. (1) Les définitions de « fonds mutuel » ou « fonds commun » et « régime de pension simplifié », au paragraphe 2(1) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*¹, sont abrogées.

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

« compte accompagné de choix » S'entend de tout compte à l'égard duquel le régime permet au participant, à l'ancien participant, au survivant ou à l'ex-époux ou ancien conjoint de fait du participant ou ancien participant, en application du paragraphe 8(4.2) de la Loi, d'effectuer des choix en matière de placement. (*member choice account*)

« fonds de placement » Fonds établi par une personne morale, une société en commandite ou une fiducie ayant pour objet d'investir des sommes d'argent provenant d'au moins deux investisseurs à qui sont attribuées des actions ou parts en proportion de la participation de chacun d'eux dans l'actif du fonds. (*investment fund*)

« marché » Selon le cas :

- a) une Bourse;
- b) un système de cotation et de déclaration des opérations;
- c) toute autre entité qui remplit les conditions suivantes :
 - (i) elle établit, maintient ou offre un marché ou un mécanisme qui vise à rapprocher les acheteurs et vendeurs de valeurs mobilières ou de produits dérivés,

^a S.C. 2012, c. 16, s. 89

^b R.S., c. 32 (2nd Supp.)

^c S.C. 2012, c. 16

¹ SOR/87-19

^a L.C. 2012, ch. 16, art. 89

^b L.R., ch. 32 (2^e suppl.)

^c L.C. 2012, ch. 16

¹ DORS/87-19

member or former member is permitted to make investment choices under a plan referred to in subsection 8(4.2) of the Act; (*compte accompagné de choix*)

“PRPP” means a plan registered under section 12 of the *Pooled Registered Pension Plans Act*; (*RPAC*)

2. (1) The portion of subsection 7.1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

7.1 (1) The administrator of a plan shall, before the day on which the plan is registered, establish a written statement of investment policies and procedures that pertain to the plan’s portfolio of investments and loans, other than those relating to any member choice account, including policies and procedures pertaining to

(2) Paragraph 7.1(1)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) the method of, and basis for, the valuation of investments that are not regularly traded at a marketplace; and

3. The Regulations are amended by adding the following after section 7.2:

MEMBER CHOICE ACCOUNTS

7.3 (1) The administrator shall provide to any person who is permitted by a plan to make investment choices under subsection 8(4.2) of the Act a written statement that

- (a) includes a description of each investment option that indicates
- (i) its investment objective,
 - (ii) the type of investments and the degree of risk associated with it,
 - (iii) its top 10 holdings by market value,
 - (iv) its performance history,
 - (v) that its past performance is not necessarily an indication of its future performance,
 - (vi) the benchmark that best reflects its composition,
 - (vii) the fees, levies and other charges associated with it that reduce return on investment expressed as a percentage or a fixed amount, and
 - (viii) its target asset allocation;
- (b) includes a description of how the person’s funds are currently invested; and
- (c) indicates any timing requirements that apply to the making of an investment choice.

4. (1) Paragraph 11(1)(g) of the Regulations is repealed.

(ii) elle réunit les ordres de nombreux acheteurs et vendeurs de valeurs mobilières ou de produits dérivés,

(iii) elle utilise des méthodes éprouvées, non discrétionnaires, selon lesquelles les ordres interagissent et les acheteurs et les vendeurs qui passent des ordres s’entendent sur les conditions d’une opération. (*marketplace*)

« RPAC » S’entend de tout régime agréé en vertu de l’article 12 du *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs*. (*PRPP*)

2. (1) Le passage du paragraphe 7.1(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

7.1 (1) Avant la date d’agrément du régime, l’administrateur de celui-ci établit par écrit un énoncé des politiques et des procédures de placement applicables au portefeuille de placements et de prêts — à l’exception de celles applicables à tout compte accompagné de choix —, notamment en ce qui a trait aux aspects suivants :

(2) L’alinéa 7.1(1)(g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) la méthode et la base d’évaluation des placements qui ne sont pas régulièrement négociés sur un marché;

3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 7.2, de ce qui suit :

COMPTE ACCOMPAGNÉ DE CHOIX

7.3 (1) L’administrateur remet à toute personne à qui le régime permet, en application du paragraphe 8(4.2) de la Loi, d’effectuer des choix en matière de placement un relevé comprenant :

- a) une explication de chaque option de placement offerte qui indique :
- (i) l’objectif de placement,
 - (ii) le type de placement et le niveau de risque afférent,
 - (iii) les dix placements les plus importants compris dans l’option, selon leur valeur marchande,
 - (iv) le rendement antérieur de l’option,
 - (v) le fait que le rendement antérieur de l’option n’est pas nécessairement une indication de son rendement futur,
 - (vi) l’indice de référence qui reflète le mieux le contenu de l’option,
 - (vii) les frais, prélèvements et autres dépenses liés à l’option qui réduisent le rendement des placements, exprimés en pourcentage ou sous la forme d’un montant forfaitaire,
 - (viii) les cibles de répartition des actifs de l’option;
- b) une explication de la manière dont les fonds sont investis;
- c) une indication des délais dans lesquels les choix doivent être effectués.

4. (1) L’alinéa 11(1)(g) du même règlement est abrogé.

(2) Subsection 11(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Any actuarial report referred to in paragraph (1)(d) that is prepared in respect of a negotiated contribution plan shall, if the funding of the plan fails to meet the standards of solvency referred to in section 8, contain the options available in respect of such funding that would result in the funding of the plan meeting the standards for solvency.

5. The heading before section 11.1 and sections 11.1 to 11.3 of the Regulations are repealed.

6. Paragraph 16(2)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) 40 days have gone by after the day on which the Superintendent gave notice under paragraph (d).

7. The Regulations are amended by adding the following after subsection 18(3):

(3.1) The consent referred to in subsection 26(2.1) of the Act shall be in Form 3.1 of Schedule II.

8. Section 19.1 of the Regulations is replaced by the following:

19.1 For the purposes of sections 16.4 and 26 of the Act, a life income fund, a restricted life income fund and a locked-in registered retirement savings plan are retirement savings plans into which a pension benefit credit may be transferred.

9. Subparagraph 20.1(1)(I)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the holder certifies that the total value of all assets in all locked-in registered retirement savings plans, life income funds, restricted locked-in savings plans and restricted life income funds that were created as a result of a transfer of pension benefit credits under section 16.4 or 26 of the Act, a transfer under these Regulations or a transfer under section 50, 53 or 54 of the *Pooled Registered Pension Plans Act* or *Pooled Registered Pension Plan Regulations*, is less than or equal to 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and

10. Subparagraph 20.2(1)(d)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the holder certifies that the total value of all assets in all locked-in registered retirement savings plans, life income funds, restricted locked-in savings plans and restricted life income funds that were created as a result of the transfer of pension benefit credits under section 16.4 or 26 of the Act, a transfer under these Regulations or a transfer under section 50, 53 or 54 of the *Pooled Registered Pension Plans Act* or the *Pooled Registered Pension Plan Regulations*, is less than or equal to 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and

11. (1) Subparagraph 20.3(1)(I)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the holder certifies that the total value of all assets in all locked-in registered retirement

(2) Le paragraphe 11(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'un rapport actuariel visé à l'alinéa (1)d) est établi à l'égard d'un régime à cotisations négociées, il fait état, si la capitalisation de celui-ci ne satisfait pas aux normes de solvabilité visées à l'article 8, des options disponibles à cet égard qui auraient pour résultat de la rendre conforme aux normes de solvabilité.

5. L'intertitre précédant l'article 11.1 et les articles 11.1 à 11.3 du même règlement sont abrogés.

6. L'alinéa 16(2)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) quarante jours se sont écoulés après la date à laquelle le surintendant a donné l'avis prévu à l'alinéa d).

7. Le même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe 18(3), de ce qui suit :

(3.1) Le consentement visé au paragraphe 26(2.1) de la Loi est établi selon la formule 3.1 de l'annexe II.

8. L'article 19.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19.1 Pour l'application des articles 16.4 et 26 de la Loi, le fonds de revenu viager, le fonds de revenu viager restreint et le régime enregistré d'épargne-retraite immobilisée sont des régimes d'épargne-retraite auxquels peuvent être transférés des droits à pension.

9. Le sous-alinéa 20.1(1)I(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) il certifie que la valeur totale de l'actif de tous les régimes enregistrés d'épargne-retraite immobilisée, fonds de revenu viager, régimes d'épargne immobilisée restreints et fonds de revenu viager restreints créés en raison d'un transfert de droits à pension fait en vertu des articles 16.4 ou 26 de la Loi ou d'un transfert fait en vertu du présent règlement ou des articles 50, 53 ou 54 de la *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs* ou en vertu du *Règlement sur les régimes de pension agréés collectifs* est d'au plus 50 % du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension,

10. Le sous-alinéa 20.2(1)d(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) il certifie que la valeur totale de l'actif de tous les régimes enregistrés d'épargne-retraite immobilisée, fonds de revenu viager, régimes d'épargne immobilisée restreints et fonds de revenu viager restreints créés en raison d'un transfert de droits à pension fait en vertu des articles 16.4 ou 26 de la Loi ou d'un transfert fait en vertu du présent règlement ou des articles 50, 53 ou 54 de la *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs* ou en vertu du *Règlement sur les régimes de pension agréés collectifs* est d'au plus 50 % du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension,

11. (1) Le sous-alinéa 20.3(1)I(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) il certifie que la valeur totale de l'actif de tous les régimes enregistrés d'épargne-retraite

savings plans, life income funds, restricted locked-in savings plans and restricted life income funds that were created as a result of the transfer of pension benefit credits under section 16.4 or 26 of the Act, a transfer under these Regulations or a transfer under section 50, 53 or 54 of the *Pooled Registered Pension Plans Act* or the *Pooled Registered Pension Plan Regulations*, is less than or equal to 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and

(2) Subparagraph 20.3(1)(n)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the restricted life income fund was created as the result of the transfer of a pension benefit credit under section 16.4 or 26 of the Act or a transfer from a locked-in registered retirement savings plan, a life income fund or a PRPP, and

12. The Regulations are amended by adding the following after section 21:

VARIABLE BENEFIT

21.1 (1) A member or former member who has elected to receive a variable benefit may decide the amount that they are to receive as a variable benefit for any calendar year.

(2) The variable benefit shall be not less than the minimum amount determined under subsection 8506(5) of the *Income Tax Regulations* and, for any calendar year before the year in which the former member or their survivor, as the case may be, reaches 90 years of age, not more than the amount determined by the formula

$$C/F$$

where

- C is the balance in the former member's account
- (a) at the beginning of the calendar year, or
- (b) if the balance at the beginning of the calendar year is zero, on the day on which the election was made; and
- F is the value, at the beginning of the calendar year, of a pension benefit of which the annual payment is \$1, payable on January 1 of each year between the beginning of that calendar year and December 31 of the year in which the member, former member or their survivor, as the case may be, reaches 90 years of age, established using an interest rate that is
- (a) for each of the first 15 years, not more than the monthly average yield on Government of Canada marketable bonds of maturity over 10 years, as published by the Bank of Canada, for the month of November before the beginning of each calendar year, and
- (b) for any subsequent year, not more than 6%.

(3) For the calendar year in which the former member or their survivor, as the case may be, reaches 90 years of age and for all subsequent calendar years, the amount of the variable benefit shall not exceed the value of the funds held in the fund immediately before the time of the payment.

immobilisée, fonds de revenu viager, régimes d'épargne immobilisée restreints et fonds de revenu viager restreints créés en raison d'un transfert de droits à pension fait en vertu des articles 16.4 ou 26 de la Loi ou d'un transfert fait en vertu du présent règlement ou des articles 50, 53 ou 54 de la *Loi sur les régimes de pension agréés collectifs* ou en vertu du *Règlement sur les régimes de pension agréés collectifs* est d'au plus 50 % du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension,

(2) Le sous-alinéa 20.3(1)(n)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) le fonds de revenu viager restreint est créé en raison du transfert de droits à pension fait en vertu des articles 16.4 ou 26 de la Loi ou d'un transfert d'un régime enregistré d'épargne-retraite immobilisée, d'un fonds de revenu viager ou d'un RPAC,

12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

PRESTATION VARIABLE

21.1 (1) Le participant ou l'ancien participant qui a choisi de recevoir une prestation variable peut décider de la somme à recevoir à titre de prestation variable pour toute année civile.

(2) La prestation variable n'est pas inférieure au minimum déterminé selon le paragraphe 8506(5) du *Règlement de l'impôt sur le revenu* et, pour toute année civile antérieure à l'année où l'ancien participant ou son survivant, selon le cas, atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, n'est pas supérieure à la somme calculée selon la formule suivante :

$$C / F$$

où :

- C représente le solde du compte de l'ancien participant :
- a) soit au début de l'année civile;
- b) soit, s'il est alors de zéro, à la date à laquelle le choix est fait;
- F la valeur, au début de l'année civile, d'une prestation de pension annuelle de 1 \$, payable le 1^{er} janvier de chaque année comprise entre le début de cette année civile et le 31 décembre de l'année où le participant, l'ancien participant ou son survivant, selon le cas, atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, établie par l'application d'un taux d'intérêt qui :
- a) pour les quinze premières années, est inférieur ou égal au rendement mensuel moyen, publié par la Banque du Canada, des obligations négociables du gouvernement du Canada d'un terme de plus de dix ans, pour l'avant-dernier mois précédant le début de l'année civile;
- b) pour les années subséquentes, est inférieur ou égal à 6 %.

(3) Le montant de prestation variable versé au cours de l'année civile où l'ancien participant ou son survivant, selon le cas, atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans et pour les années subséquentes ne peut dépasser la valeur des sommes détenues dans le fonds immédiatement avant le versement.

(4) The minimum amount determined under subsection 8506(5) of the *Income Tax Regulations* shall be paid as a variable benefit for a calendar year if

(a) the member or former member or their survivor, as the case may be, has not notified the administrator of the amount to be paid as a variable benefit for a calendar year by the beginning of that year, or

(b) the amount determined by the formula set out in subsection (2) for that year is less than that minimum amount.

(5) If, for the calendar year in which the variable benefit is established, part of the account was composed of funds that had been held in a life income fund of the holder earlier in the calendar year in which the variable benefit was established, the amount determined under subsection (2) and the value of the funds referred to in subsection (3) is deemed to be zero in respect of that part of the account for that calendar year.

(6) For the first calendar year that the variable benefit is paid, the amount to be paid shall be multiplied by the number of months remaining in that year and then divided by 12, with any part of an incomplete month counting as one month.

13. The Regulations are amended by adding the following after section 22:

22.1 For the purpose of subparagraph 28(1)(a)(ii) of the Act, the written explanation shall include, in the case of a negotiated contribution plan, a description of the funding arrangement, including an indication that

(a) pension benefits or pension benefit credits may need to be reduced if negotiated contributions are insufficient to meet prescribed solvency standards; and

(b) the administrator may amend the plan to reduce, subject to the Superintendent's authorization, pension benefits or pension benefit credits.

14. (1) Paragraph 23(1)(m) of the Regulations is replaced by the following:

(m) in the case of a plan other than a defined contribution plan,

(i) the annual amount of the pension benefit accrued in respect of the plan member at the end of the plan year and payable at pensionable age,

(ii) the total value of solvency assets and solvency liabilities of the plan on the valuation date, and

(iii) the total employer payments made to the plan for the plan year;

(2) Clause 23(1)(q)(i)(A) of the Regulations is replaced by the following:

(A) the value and description of the ratio, the valuation date and the date of the next valuation,

(3) Subparagraph 23(1)(q)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) in any other case, the value and description of the ratio, the valuation date and the date of the next valuation.

(4) Le montant de la prestation variable à payer pour une année civile correspond au minimum déterminé selon le paragraphe 8506(5) du *Règlement de l'impôt sur le revenu* dans les cas suivants :

a) le participant, l'ancien participant ou son survivant, selon le cas, n'avise pas l'administrateur du montant de la prestation variable à payer pour l'année civile avant le début de celle-ci;

b) la somme calculée selon la formule prévue au paragraphe (2) pour cette année est inférieure à ce minimum.

(5) Si, au cours de l'année civile pendant laquelle le participant ou l'ancien participant choisit de recevoir la prestation variable, le compte a été composé en partie de sommes qui, plus tôt dans l'année, étaient détenues dans un autre fonds de revenu viager de son détenteur, la somme calculée selon la formule prévue au paragraphe (2) et la valeur des sommes visées au paragraphe (3) sont réputées égales à zéro à l'égard de cette partie pour cette année;

(6) Pour la première année civile à l'égard de laquelle la prestation variable est versée, le montant est multiplié par le quotient du nombre de mois non encore écoulés dans l'année par douze, tout mois incomplet comptant pour un mois.

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 22, de ce qui suit :

22.1 L'explication écrite visée au sous-alinéa 28(1)(a)(ii) de la Loi comprend, dans le cas d'un régime à cotisations négociées, les modalités de financement, y compris :

a) le fait que les prestations de pension ou les droits à pension pourraient devoir être réduits si les cotisations négociées ne permettent pas au régime de satisfaire aux normes de solvabilité réglementaires;

b) le fait que l'administrateur peut modifier le régime afin de les réduire, sous réserve de l'autorisation du surintendant.

14. (1) L'alinéa 23(1)(m) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

m) dans le cas d'un régime autre qu'un régime à cotisations déterminées :

(i) la valeur cumulative annuelle à l'égard du participant, à la fin de l'exercice, des prestations de pension payables à l'âge admissible,

(ii) la valeur totale de l'actif de solvabilité et du passif de solvabilité du régime à la date d'évaluation,

(iii) le total des paiements de l'employeur a versés au régime à l'égard de l'exercice;

(2) La division 23(1)(q)(i)(A) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(A) la valeur et la description du ratio, la date d'évaluation ainsi que la date de la prochaine évaluation,

(3) Le sous-alinéa 23(1)(q)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) dans tout autre cas, la valeur et une explication du ratio, la date d'évaluation ainsi que la date de la prochaine évaluation.

(4) Subsection 23(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (q):

- (r) for the assets of a plan that are not held in respect of member choice accounts,
- (i) a list of the 10 largest asset holdings based on market value, each expressed as a percentage of the total assets, and
- (ii) the asset allocation expressed as a percentage of the total assets; and
- (s) in the case of a negotiated contribution plan, a description of the funding arrangement, including an indication that
- (i) pension benefits or pension benefit credits may need to be reduced if negotiated contributions are insufficient to meet prescribed solvency standards; and
- (ii) the administrator may amend the plan to reduce, subject to the Superintendent's authorization, pension benefits or pension benefit credits.

(5) Section 23 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

- (1.1) The written statement to be given in accordance with paragraph 28(1)(b.1) of the Act shall show
- (a) the name of the former member;
- (b) the period to which the statement applies;
- (c) the name of the spouse or common-law partner of the former member listed on the records of the administrator;
- (d) the name of any person on the records of the administrator designated as the beneficiary;
- (e) in the case of a plan other than a defined contribution plan,
- (i) the total employer payments made to the plan for the plan year, and
- (ii) the total value of solvency assets and solvency liabilities of the plan on the valuation date;
- (f) in respect of the defined benefit provisions of an uninsured defined benefit plan,
- (i) if the ratio as calculated in accordance with paragraph (b) of the definition "solvency ratio" in subsection 2(1) is less than one,
- (A) the value and description of the ratio, the valuation date and the date of the next valuation,
- (B) a description of the measures that the administrator has implemented or will implement to bring that ratio to one, and
- (C) the extent to which the former member's benefit would be reduced if the plan were terminated and wound up with that solvency ratio; or
- (ii) in any other case, the value and description of the ratio, its valuation date and the date of the next valuation;

(4) Le paragraphe 23(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa q), de ce qui suit :

- r) relativement à la portion des actifs du régime qui ne constitue pas un compte accompagné de choix :
- (i) les dix actifs les plus importants, selon la valeur marchande de chacun exprimée en pourcentage des actifs totaux,
- (ii) la répartition de ses actifs exprimée en pourcentage des actifs totaux;
- s) dans le cas d'un régime à cotisations négociées, les modalités de financement, y compris :
- (i) le fait que les prestations de pension ou les droits à pension pourraient devoir être réduits si les cotisations négociées ne permettent pas au régime de satisfaire aux normes de solvabilité réglementaires,
- (ii) le fait que l'administrateur peut modifier le régime afin de les réduire, sous réserve de l'autorisation du surintendant.

(5) L'article 23 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

- (1.1) Le relevé devant être fourni conformément à l'alinéa 28(1)b.1) de la Loi contient :
- a) le nom de l'ancien participant;
- b) la période à laquelle le relevé s'applique;
- c) le nom de l'époux ou du conjoint de fait de l'ancien participant figurant aux registres de l'administrateur;
- d) le nom de toute personne désignée, selon les registres de l'administrateur, comme bénéficiaire;
- e) dans le cas d'un régime autre qu'un régime à cotisations déterminées :
- (i) le total des paiements que l'employeur a versés au régime à l'égard de l'exercice,
- (ii) la valeur totale de l'actif de solvabilité et du passif de solvabilité du régime à la date d'évaluation;
- f) relativement aux dispositions à prestations déterminées d'un régime à prestations déterminées non assuré :
- (i) si le ratio — déterminé conformément à l'alinéa b) de la définition de « ratio de solvabilité » figurant au paragraphe 2(1) — est inférieur à un :
- (A) la valeur et une explication du ratio, la date d'évaluation ainsi que la date de la prochaine évaluation,
- (B) un énoncé des mesures prises ou à prendre par l'administrateur pour que ce ratio soit de un,
- (C) la mesure dans laquelle la prestation de l'ancien participant serait réduite si le régime faisait l'objet d'une cessation et d'une liquidation selon ce ratio,

(g) for the assets of a plan that are not held in respect of member choice accounts,

(i) a list of the 10 largest asset holdings based on market value, each expressed as a percentage of the total assets, and

(ii) the asset allocation expressed as a percentage of the total assets;

(h) in the case of a negotiated contribution plan, a description of the funding arrangement, including an indication that

(i) pension benefits or pension benefit credits may need to be reduced if negotiated contributions are insufficient to meet prescribed solvency standards, and

(ii) the administrator may amend the plan to reduce, subject to the Superintendent's authorization, pension benefits or pension benefit credits;

(i) for a former member who is receiving a variable benefit,

(i) the date of birth used to determine the minimum variable benefit payable for the year,

(ii) the date the variable benefit began to be paid,

(iii) the minimum and maximum allowable variable benefit payable, as well as the amount that the former member is receiving,

(iv) the investment from which the variable benefit was paid,

(v) the payment frequency over the year,

(vi) an indication of how the former member may change their election regarding the amount to be paid during the year and the investment from which the variable benefit is to be paid, and

(vii) a list of the transfer options available under subsection 16.4(1) of the Act; and

(j) a statement setting out the right to access the documents described in paragraph 28(1)(c) of the Act.

(6) Subsections 23(3) to (5) of the Regulations are replaced by the following:

(3) The written statement referred to in paragraph 28(1)(d) of the Act, in the case of a plan member who ceases to be a member of the plan for any reason other than the termination of the whole of the plan or retirement, shall be given in Form 2 of Schedule IV.

(4) The written statement referred to in paragraph 28(1)(e) of the Act, shall be given in Form 3 of Schedule IV.

15. The Regulations are amended by adding the following after section 23.2:

INFORMATION TO BE PROVIDED —
VARIABLE BENEFITS

(ii) dans tout autre cas, la valeur et une explication du ratio, la date d'évaluation ainsi que la date de la prochaine évaluation;

g) relativement à la portion des actifs du régime qui ne constitue pas un compte accompagné de choix :

(i) les dix actifs les plus importants selon la valeur marchande de chacun exprimée en pourcentage des actifs totaux,

(ii) la répartition de ses actifs exprimée en pourcentage des actifs totaux;

h) dans le cas d'un régime à cotisation négociées, les modalités de financement, y compris :

(i) le fait que les prestations de pension ou les droits à pension pourraient devoir être réduits si les cotisations négociées ne permettent pas au régime de satisfaire aux normes de solvabilité réglementaires,

(ii) le fait que l'administrateur peut modifier le régime afin de les réduire, sous réserve de l'autorisation du surintendant;

i) dans le cas de l'ancien participant qui reçoit une prestation variable :

(i) la date de naissance utilisée pour calculer le montant minimal de la prestation à l'égard de l'année,

(ii) la date à laquelle le versement de la prestation a débuté,

(iii) la prestation minimale et la prestation maximale qui peuvent être versées, ainsi que la prestation qu'il reçoit,

(iv) le placement sur lequel la prestation a été versée,

(v) la fréquence des paiements au cours de l'année,

(vi) la manière dont il peut modifier son choix au sujet de la somme à verser pendant l'année et le placement sur lequel cette somme doit être prélevée,

(vii) la liste des options de transfert disponibles au titre du paragraphe 16.4(1) de la Loi;

j) un énoncé selon lequel les personnes visées à l'alinéa 28(1)c) de la Loi ont le droit de prendre connaissance des documents visés à cet alinéa.

(6) Les paragraphes 23(3) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Le relevé visé à l'alinéa 28(1)d) de la Loi est remis, dans le cas où la participation du participant prend fin pour une raison autre que la cessation totale du régime ou la retraite, au moyen de la formule 2 de l'annexe IV.

(4) Le relevé visé à l'alinéa 28(1)e) de la Loi est établi au moyen de la formule 3 de l'annexe IV.

15. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 23.2, de ce qui suit :

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR —
PRESTATION VARIABLE

23.3 The notification of consent of the spouse or common-law partner required under paragraph 16.2(2)(a) of the Act shall be made in Form 5.2 of Schedule IV.

INFORMATION ON PLAN
TERMINATION

23.4 (1) The written statement required under paragraph 28(2.1)(a) of the Act shall be given in Form 2.1 of Schedule IV.

(2) The written statement required under paragraph 28(2.1)(b) of the Act shall be given in Form 2.2 of Schedule IV.

16. The Regulations are amended by adding the following after section 24.1:

ELECTRONIC COMMUNICATIONS

25. (1) For the purposes of paragraph 31.1(1)(a) of the Act, the addressee may consent in writing, in paper or electronic form, or orally.

(2) Before an addressee consents, the administrator shall notify the addressee

(a) of the addressee's right to revoke their consent at any time;

(b) of the addressee's responsibility to inform the administrator of any changes the addressee makes to the designated information system, including any changes made to the contact information for the designated information system; and

(c) of the date when the consent takes effect.

(3) The addressee shall revoke their consent in writing, in paper or electronic form, or orally.

25.1 If an electronic document is provided on a generally accessible information system, such as a website, the administrator shall provide to the addressee written notice, in paper or electronic form, of the electronic document's availability and location.

25.2 An electronic document is considered to have been provided to an addressee when it is entered into or made available on the information system designated by the addressee.

25.3 (1) If an administrator has reason to believe that an addressee has not received an electronic document or the notice required under section 25.1, the administrator shall mail a paper copy of the document to the addressee.

(2) The mailing of a paper copy does not affect when the electronic document is considered to have been provided under section 25.2.

17. Schedule II to the Regulations is amended by adding the following section reference after the heading "FORM 2":

(Section 13)

18. (1) The heading of Form 3 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

APPLICATION TO TRANSFER PENSION
BENEFIT CREDITS UNDER SECTIONS 16.4
AND 26 OF THE PENSION BENEFITS
STANDARDS ACT, 1985

23.3 Le consentement de l'époux ou du conjoint de fait exigé à l'alinéa 16.2(2)a) de la Loi est notifié au moyen de la formule 5.2 de l'annexe IV.

RENSEIGNEMENTS À
FOURNIR — CESSATION

23.4 (1) L'avis de l'administrateur exigé à l'alinéa 28(2.1)a) de la Loi est remis au moyen de la formule 2.1 de l'annexe IV.

(2) Le relevé exigé à l'alinéa 28(2.1)b) de la Loi est remis au moyen de la formule 2.2 de l'annexe IV.

16. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 24.1, de ce qui suit :

COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

25. (1) Pour l'application de l'alinéa 31.1(1)a) de la Loi, le destinataire peut donner son consentement par écrit, sur support papier ou électronique, ou oralement.

(2) Avant que le destinataire donne son consentement, l'administrateur l'informe :

a) de la possibilité de le révoquer en tout temps;

b) de sa responsabilité de signaler à l'administrateur tout changement qu'il apporte au système d'information désigné, y compris aux coordonnées de celui-ci;

c) de la date de la prise d'effet du consentement.

(3) Il peut révoquer son consentement par écrit, sur support papier ou électronique, ou oralement.

25.1 Si un document est fourni à un système d'information accessible au public, notamment à un site Web, l'administrateur donne au destinataire un avis écrit, sur support papier ou électronique, de la disponibilité du document électronique et de l'endroit où il se trouve.

25.2 Le document électronique est considéré comme ayant été fourni au destinataire au moment où il est saisi par le système d'information désigné par le destinataire ou est rendu disponible sur ce système.

25.3 (1) L'administrateur, s'il a des raisons de croire que le destinataire n'a pas reçu le document électronique ou l'avis exigé à l'article 25.1, lui en transmet, par courrier, une version papier.

(2) La présomption établie à l'article 25.2 continue de s'appliquer.

17. La formule 2 de l'annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, après « FORMULE 2 », de ce qui suit :

(article 13)

18. (1) Le titre de la formule 3 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DEMANDE DE TRANSFERT DES DROITS
À PENSION CONFORMÉMENT AUX
ARTICLES 16.4 ET 26 DE LA LOI DE 1985 SUR
LES NORMES DE PRESTATION DE PENSION

(2) Section 2 of Form 3 of Schedule II to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (f):

(g) — transfer my pension benefit credit to a PRPP.

(3) Schedule II to the Regulations is amended by adding Form 3.1 in Schedule 1 to these regulations after Form 3.

19. The definition “public exchange” in section 1 of Schedule III to the Regulations is repealed.

20. Paragraph 2(c) of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

(c) an investment fund, a segregated fund or a trust fund in which the moneys of the plan have been invested.

21. Section 4 of Schedule III to the Regulations is repealed.

22. (1) The portion of subsection 9(1) of Schedule III to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

9. (1) The administrator of a plan shall not, directly or indirectly, lend or invest, in total, 10% or more of the total market value of the plan’s assets to or in,

(2) Subsection 9(2) of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

(1.1) The administrator of a plan shall not, directly or indirectly, lend or invest, in total, 10% or more of the total market value of the funds in a member choice account to or in,

- (a) any one person;
- (b) associated persons; or
- (c) affiliated corporations.

(2) Subsections (1) and (1.1) do not apply in respect of moneys of a plan held by a bank, trust company or other financial institution to the extent that the moneys are fully insured by the Canada Deposit Insurance Corporation, by Assuris or by any similar provincial body established for the purpose of providing insurance against loss of deposits with trust companies or other financial institutions.

(3) The portion of subsection 9(3) of Schedule III to the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(3) Subsections (1) and (1.1) do not apply in respect of investments in

- (a) an investment fund or a segregated fund that complies with
 - (i) in the case of investments applicable to a member choice account, section 11 of this Schedule, and
 - (ii) in the case of any other investments, the requirements applicable to a plan that are set out in this Schedule;

(4) Paragraph 9(3)(f) of Schedule III to the Regulations is repealed.

(2) L’article 2 de la formule 3 de l’annexe II du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g—) de transférer mes droits à pension à un RPAC.

(3) L’annexe II du même règlement est modifiée par adjonction, après la formule 3, de la formule 3.1 qui figure à l’annexe 1 du présent règlement.

19. La définition de « bourse », à l’article 1 de l’annexe III du même règlement, est abrogée.

20. L’alinéa 2c) de l’annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) un fonds de placement, une caisse séparée ou un fonds en fiducie dans lesquels les fonds du régime ont été investis.

21. L’article 4 de l’annexe III du même règlement est abrogé.

22. (1) Le passage du paragraphe 9(1) de l’annexe III du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

9. (1) L’administrateur d’un régime ne peut, directement ou indirectement, placer auprès des personnes ci-après — ou leur prêter —, au total, 10 % ou plus de la valeur marchande totale de l’actif du régime :

(2) Le paragraphe 9(2) de l’annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1.1) L’administrateur d’un régime ne peut, directement ou indirectement, placer auprès des personnes ci-après — ou leur prêter —, au total, 10 % ou plus de la valeur marchande totale des fonds d’un compte accompagné de choix :

- a) une seule personne;
- b) des personnes associées;
- c) des personnes morales faisant partie du même groupe.

(2) Les paragraphes (1) et (1.1) ne s’appliquent pas aux fonds d’un régime détenus par une banque, une société de fiducie ou une autre institution financière si ces fonds sont entièrement assurés par la Société d’assurance-dépôts du Canada, par Assuris ou par un organisme provincial analogue constitué pour fournir une assurance contre les risques de perte des dépôts auprès de sociétés de fiducie ou d’autres institutions financières.

(3) Le passage du paragraphe 9(3) de l’annexe III du même règlement précédant l’alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(3) Les paragraphes (1) et (1.1) ne s’appliquent pas aux placements effectués :

- a) dans un fonds de placement ou une caisse séparée qui satisfait :
 - (i) dans le cas de placements dans un compte accompagné de choix, à l’article 11 de la présente annexe,
 - (ii) dans le cas de tout autre placement, aux exigences applicables à un régime prévues à la présente annexe;

(4) L’alinéa 9(3)f) de l’annexe III du même règlement est abrogé.

(5) Section 9 of Schedule III to the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) Subsections (1) and (1.1) do not apply in respect of investments that involve the purchase of a contract or agreement in respect of which the return is based on the performance of a widely recognized index of a broad class of securities traded at a marketplace.

23. The portion of subsection 12(1) of Schedule III to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12. (1) The administrator of a plan shall not, directly or indirectly, invest the moneys of the plan in the securities of a real estate corporation to which are attached more than 30% of the votes that may be cast to elect the directors of the corporation, unless the administrator obtains and deposits with the Superintendent an undertaking by the corporation that, while those securities are held, the corporation will

24. The portion of subsection 13(1) of Schedule III to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

13. (1) The administrator of a plan shall not, directly or indirectly, invest the moneys of the plan in the securities of a resource corporation to which are attached more than 30% of the votes that may be cast to elect the directors of the corporation, unless the administrator obtains and deposits with the Superintendent an undertaking by the corporation that, while those securities are held, the corporation will

25. The portion of section 14 of Schedule III to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

14. The administrator of a plan shall not, directly or indirectly, invest the moneys of the plan in the securities of an investment corporation to which are attached more than 30% of the votes that may be cast to elect the directors of the corporation, unless the administrator obtains and deposits with the Superintendent an undertaking by the corporation that, while those securities are held, the corporation will

26. Paragraph 16(1)(a) of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

(a) lend the moneys of the plan to a related party or use those moneys to hold an investment in the securities of a related party; or

27. Section 17 of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

17. (1) The administrator of a plan may engage the services of any related party for the operation or administration of the plan by means of a transaction under market terms and conditions.

(2) Section 16 does not apply in respect of investments in

(a) an investment fund or a segregated fund in which investors other than the administrator and its affiliates may invest and are invested and that complies with

(i) in the case of investments applicable to a member choice account, section 11 of this Schedule, and

(5) L'article 9 de l'annexe III du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Les paragraphes (1) et (1.1) ne s'appliquent pas aux placements effectués dans l'achat d'un contrat ou d'un accord à l'égard desquels le rendement est fondé sur un indice généralement reconnu comptant une vaste gamme de titres négociés sur un marché.

23. Le passage du paragraphe 12(1) de l'annexe III du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12. (1) L'administrateur d'un régime ne peut investir, directement ou indirectement, les fonds du régime dans les titres d'une société immobilière comportant plus de 30 % des droits de vote dont l'exercice permet d'élire les administrateurs de la société, à moins d'avoir obtenu et remis au surintendant un engagement de la société par lequel celle-ci s'engage, pour la durée de la détention de tels titres :

24. Le passage du paragraphe 13(1) de l'annexe III du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

13. (1) L'administrateur d'un régime ne peut investir, directement ou indirectement, les fonds du régime dans les titres d'une société minière comportant plus de 30 % des droits de vote dont l'exercice permet d'élire les administrateurs de la société, à moins d'avoir obtenu et remis au surintendant un engagement de la société par lequel celle-ci s'engage, pour la durée de la détention de tels titres :

25. Le passage de l'article 14 de l'annexe III du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

14. L'administrateur d'un régime ne peut investir, directement ou indirectement, les fonds du régime dans les titres d'une société de placement comportant plus de 30 % des droits de vote dont l'exercice permet d'élire les administrateurs de la société, à moins d'avoir obtenu et remis au surintendant un engagement de la société par lequel celle-ci s'engage, pour la durée de la détention de tels titres :

26. L'alinéa 16(1)a) de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) prêter les fonds du régime à un apparenté ou les détenir dans les titres de celui-ci;

27. L'article 17 de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. (1) L'administrateur d'un régime peut recourir, dans le cadre d'une transaction aux conditions du marché, aux services d'un apparenté pour la gestion ou le fonctionnement du régime.

(2) L'article 16 ne s'applique pas aux placements effectués, selon le cas :

a) dans un fonds de placement ou une caisse séparée — qui est offert aux investisseurs autres que l'administrateur et les entités faisant partie de son groupe et dans lequel d'autres investisseurs ont des placements — qui satisfait :

(i) dans le cas d'investissements dans un compte accompagné de choix, à l'article 11 de la présente annexe,

- (ii) in the case of any other investments, the requirements applicable to a plan that are set out in this Schedule;
 - (b) an unallocated general fund of a person authorized to carry on a life insurance business in Canada;
 - (c) securities issued or fully guaranteed by the Government of Canada, the government of a province, or an agency of either one of them; or
 - (d) a fund composed of mortgage-backed securities that are fully guaranteed by the Government of Canada, the government of a province, or an agency of either one of them.
- (3) Section 16 does not apply in respect of investments that involve the purchase of a contract or agreement in respect of which the return is based on the performance of a widely recognized index of a broad class of securities traded at a marketplace.
- (4) The administrator of a plan has five years to comply with section 16 from the day on which the administrator is in contravention of section 16 as a result of a transaction by the employer.

17.1 An administrator of a plan who does not comply with section 16 on the day on which these Regulations come into force shall comply with that section before the end of the five-year period that begins on that day.

28. Forms 1 to 4 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the Forms 1 to 3 set out in Schedule 1 to these Regulations.

29. Form 5.1 of Schedule IV to the French version of the Regulations is amended by replacing “participant ancien” with “ancien participant” with any necessary modifications.

30. Schedule IV to the Regulations is amended by adding, after Form 5.1, the Form 5.2 set out in Schedule 3 to these Regulations.

- (ii) dans le cas de tout autre placement, aux exigences applicables à un régime prévues à la présente annexe;
 - b) dans un fonds général non réparti d’une personne autorisée à effectuer des opérations d’assurance-vie au Canada;
 - c) dans des valeurs mobilières émises ou entièrement garanties par le gouvernement du Canada ou d’une province ou par un de ses organismes;
 - d) dans un fonds composé de titres hypothécaires entièrement garantis par le gouvernement du Canada ou d’une province ou par un de ses organismes.
- (3) Il ne s’applique pas non plus aux placements effectués dans l’achat d’un contrat ou d’un accord à l’égard duquel le rendement est fondé sur un indice généralement reconnu comptant une vaste gamme de titres négociés sur un marché.
- (4) L’administrateur qui, par suite d’une transaction par l’employeur, se trouve en contravention de l’article 16, dispose de cinq années à compter de la date de celle-ci pour se conformer à nouveau à cet article.

17.1 L’administrateur d’un régime qui, à la date d’entrée en vigueur du présent règlement, ne satisfait pas aux exigences de l’article 16 a cinq ans pour y satisfaire.

28. Les formules 1 à 4 de l’annexe IV du même règlement sont remplacées par les formules 1 à 3 qui figurent à l’annexe 2 du présent règlement.

29. À la formule 5.1 de l’annexe IV de la version française du même règlement, « participant ancien » est remplacé par « ancien participant », avec les adaptations nécessaires.

30. L’annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après la formule 5.1, de la formule 5.2 qui figure à l’annexe 3 du présent règlement.

31. Section 4 of Form 1 of Schedule V to the Regulations is replaced by the following:

4. Amount Sought for Withdrawal

A	Expected income in the calendar year determined in accordance with the <i>Income Tax Act</i> .	\$ _____		
B	Total financial hardship withdrawals made during the calendar year from all federally-regulated locked-in registered retirement savings plans, life income funds, restricted life income funds and restricted locked-in savings plans.	\$ _____		
	B(i): total low income component of B is	\$ _____		
	B(ii): total medical and disability-related income component of B is	\$ _____		
C	50% of the Year’s Maximum Pensionable Earnings as defined in the <i>Pension Benefits Standards Act, 1985</i> .	\$ _____		
CALCULATION OF LOW INCOME COMPONENT OF WITHDRAWAL (To be completed only if seeking withdrawal under this component.)				
D	Low income withdrawal component.			
	D(i) A - B	\$ _____		
	D(ii) 66.6 % of D(i)	\$ _____		
	D(iii) C - D(ii)	\$ _____		
	D(iv) D(iii) - B(i)	\$ _____		
	Enter amount from D(iv) if greater than zero otherwise enter “0”			\$ _____
CALCULATION OF MEDICAL AND DISABILITY-RELATED COMPONENT OF WITHDRAWAL (To be completed only if seeking withdrawal under this component.)				

4. Amount Sought for Withdrawal — Continued

E	Total expected medical and disability-related expenditures for which unlocking is being sought. E(i) Total expected medical and disability-related expenditures in the calendar year, that a medical doctor certifies are required.		\$ _____	
	E(ii)	A - B	\$ _____	
	E(iii)	20% of E(ii)	\$ _____	
	E(iv)	If E(i) is greater than or equal to E(iii), enter E(i), otherwise enter "0"	\$ _____	
	E(v)	Enter the lesser of E(iv) and C	\$ _____	
	Enter amount from E(v)			
CALCULATION OF FINANCIAL HARDSHIP WITHDRAWAL				
F	Total amount eligible for financial hardship withdrawal.			
	F(i)	D + E	\$ _____	
	F(ii)	C - B	\$ _____	
	F(iii)	Enter the lesser of F(i) and F(ii)	\$ _____	
Enter amount from F(iii)				\$ _____
G	Total amount sought for withdrawal. Enter F or a lesser amount			\$ _____

31. L'article 4 de la formule 1 de l'annexe V du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. Montant du retrait demandé

A	Revenu prévu pour l'année civile, calculé conformément à la <i>Loi de l'impôt sur le revenu</i> .	_____ \$		
B	Total des retraits effectués, pendant l'année civile, en raison de difficultés financières, de régimes régis par une loi fédérale : régime enregistré d'épargne-retraite immobilisée, fonds de revenu viager, régime d'épargne immobilisée restreint, fonds de revenu viager restreint.	_____ \$		
	B(i) : partie du total indiquée en B constituant des retraits effectués en raison de faibles revenus	_____ \$		
	B(ii) : partie du total indiquée en B constituant des retraits effectués pour des raisons médicales ou d'invalidité	_____ \$		
C	Somme correspondant à 50 % du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension au sens de la <i>Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension</i> .	_____ \$		
CALCUL DE LA PARTIE DU RETRAIT EFFECTUÉE EN RAISON DE FAIBLES REVENUS (Remplir seulement en cas de retrait pour des raisons de faibles revenus.)				
D	Partie du retrait effectuée en raison de faibles revenus			
	D(i)	A - B	_____ \$	
	D(ii)	66,6 % de D(i)	_____ \$	
	D(iii)	C - D(ii)	_____ \$	
	D(iv)	D(iiii) - B(i)	_____ \$	
Reportez le montant inscrit au point D(iv) s'il est supérieur à 0, sinon inscrivez 0				_____ \$
CALCUL DE LA PARTIE DU RETRAIT EFFECTUÉE POUR DES RAISONS MÉDICALES OU D'INVALIDITÉ (Remplir seulement en cas de retrait demandé pour ces raisons.)				
E	Montant estimatif des dépenses prévues pour des raisons médicales ou reliées à l'invalidité et pour lesquelles un retrait d'un régime immobilisé est demandé. E(i) Montant estimatif des dépenses prévues pour des raisons médicales ou reliées à l'invalidité au cours de l'année civile et pour lesquelles un certificat médical est nécessaire.		_____ \$	
	E(ii)	A - B	_____ \$	
	E(iii)	20 % de E(ii)	_____ \$	
	E(iv)	Si E(i) est supérieur ou égal à E(iii), inscrivez E(i), sinon inscrivez 0	_____ \$	
	E(v)	Inscrivez le moins élevé de E(iv) et C	_____ \$	
	Reportez le montant inscrit à E(v)			
CALCUL DE L'ENSEMBLE DES RETRAITS EFFECTUÉS EN RAISON DE DIFFICULTÉS FINANCIÈRES				

4. Montant du retrait demandé (suite)

F	Montant total admissible des retraits liés aux difficultés financières	F(i)	D + E	_____ \$	
		F(ii)	C - B	_____ \$	
		F(iii)	Inscrivez le moins élevé de F(i) et F(ii)	_____ \$	
			Reportez le montant inscrit à F(iii)		_____ \$
G	Montant total du retrait demandé				
			Inscrivez F ou un montant inférieur		_____ \$

SOLVENCY FUNDING RELIEF REGULATIONS

32. Subsection 6(4) of the *Solvency Funding Relief Regulations*² is replaced by the following:

(4) Despite the fact that the special payments referred to in subsection (1) may be made over a period that exceeds the period applicable under Part 1, for the purposes of subsection 8(1) of the Act, the amount by which the aggregate amount of special payments that would have been remitted to the pension fund in accordance with that Part from the day on which the initial solvency deficiency emerged, as adjusted to take into account the reductions in special payments resulting from the application of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*, plus interest, exceeds the aggregate amount of special payments made to the pension fund in accordance with this Part, plus interest, shall be considered to be an amount accrued to the pension fund.

33. Paragraph 8(1)(g) of the Regulations is repealed.**34. Section 13 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

13. Si le régime affiche un passif supérieur à son actif à la date de sa cessation totale, le moindre du montant calculé conformément au paragraphe 6(4) ou de la différence entre l'actif et le passif est remis sans délai au fonds de pension.

35. (1) Subparagraph 17(1)(a)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de la partie 1 pendant la période comprise entre la date de survenance du déficit initial de solvabilité et la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la présente partie et des intérêts,

RÈGLEMENT SUR L'ALLÈGEMENT DE LA CAPITALISATION DU DÉFICIT DE SOLVABILITÉ DES RÉGIMES À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

32. Le paragraphe 6(4) du Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées² est remplacé par ce qui suit :

(4) Malgré le fait que les paiements spéciaux visés au paragraphe (1) peuvent être échelonnés sur une période dépassant celle prévue à la partie 1, pour l'application du paragraphe 8(1) de la Loi, est réputé être une somme accumulée au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de cette partie depuis la survenance du déficit initial de solvabilité — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés de l'intérêt applicable — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la présente partie et des intérêts.

33. L'alinéa 8(1)(g) du même règlement est abrogé.**34. L'article 13 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

13. Si le régime affiche un passif supérieur à son actif à la date de sa cessation totale, le moindre du montant calculé conformément au paragraphe 6(4) ou de la différence entre l'actif et le passif est remis sans délai au fonds de pension.

35. (1) Le sous-alinéa 17(1)(a)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de la partie 1 pendant la période comprise entre la date de survenance du déficit initial de solvabilité et la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la présente partie et des intérêts,

² SOR/2006-275² DORS/2006-275

(2) Subparagraph 17(1)(a)(v) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(v) the special payments referred to in section 6 or 7 shall continue to be made until the first special payment required to fund the remaining initial solvency deficiency referred to in subparagraph (iii) is made to the pension fund; and

(3) Subparagraph 17(1)(b)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de la partie 1 pendant la période comprise entre la date de survenance du déficit initial de solvabilité et la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la présente partie et des intérêts.

36. Section 22 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

22. Si la valeur nominale des lettres de crédit obtenues ou maintenues pour un exercice donné aux termes de la présente partie est inférieure à la somme exigée aux termes du paragraphe 19(2) pour cet exercice, l'employeur comble la différence soit en augmentant la valeur nominale des lettres de crédit, soit en versant des paiements supplémentaires au fonds de pension au plus tard le jour du prochain versement effectué conformément au paragraphe 9(14) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

37. (1) Paragraphs 23(2)(c) and (d) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

c) l'employeur avise sans délai, par écrit, le détenteur, le surintendant et, s'il n'est pas l'administrateur du régime, l'administrateur de tout défaut;

d) sauf dans le cas visé à l'alinéa c), l'administrateur qui constate tout défaut en avise sans délai, par écrit, le détenteur et le surintendant;

(2) The portion of paragraph 23(2)(f) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

f) sur réception d'un avis écrit de défaut provenant d'une personne qui n'est ni l'administrateur ni l'employeur, le détenteur :

(3) Paragraph 23(2)(h) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

h) lorsque l'émetteur ne verse pas la valeur nominale de la lettre de crédit à la suite d'une demande de versement, le détenteur en avise sans délai, par écrit, l'employeur, l'administrateur et le surintendant;

38. Section 24 of the Regulations and the heading before it are repealed.

(2) Le sous-alinéa 17(1)(a)(v) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) the special payments referred to in section 6 or 7 shall continue to be made until the first special payment required to fund the remaining initial solvency deficiency referred to in subparagraph (iii) is made to the pension fund; and

(3) Le sous-alinéa 17(1)(b)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de la partie 1 pendant la période comprise entre la date de survenance du déficit initial de solvabilité et la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la présente partie et des intérêts.

36. L'article 22 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

22. Si la valeur nominale des lettres de crédit obtenues ou maintenues pour un exercice donné aux termes de la présente partie est inférieure à la somme exigée aux termes du paragraphe 19(2) pour cet exercice, l'employeur comble la différence soit en augmentant la valeur nominale des lettres de crédit, soit en versant des paiements supplémentaires au fonds de pension au plus tard le jour du prochain versement effectué conformément au paragraphe 9(14) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

37. (1) Les alinéas 23(2)(c) et (d) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) l'employeur avise sans délai, par écrit, le détenteur, le surintendant et, s'il n'est pas l'administrateur du régime, l'administrateur de tout défaut;

d) sauf dans le cas visé à l'alinéa c), l'administrateur qui constate tout défaut en avise sans délai, par écrit, le détenteur et le surintendant;

(2) Le passage de l'alinéa 23(2)(f) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

f) sur réception d'un avis écrit de défaut provenant d'une personne qui n'est ni l'administrateur ni l'employeur, le détenteur :

(3) L'alinéa 23(2)(h) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) lorsque l'émetteur ne verse pas la valeur nominale de la lettre de crédit à la suite d'une demande de versement, le détenteur en avise sans délai, par écrit, l'employeur, l'administrateur et le surintendant;

38. L'article 24 du même règlement et l'inter-titre le précédant sont abrogés.

39. Subsection 29(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

29. (1) En cas de défaut, est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de la partie 1 depuis la survenance du déficit initial de solvabilité — lesquels paiements sont ajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés de l'intérêt applicable — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la présente partie et des intérêts.

40. Paragraph 30(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de la partie 1 depuis la survenance du déficit initial de solvabilité — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés de l'intérêt applicable — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la présente partie et des intérêts, est versé au fonds de pension au moins trente jours avant la fin de l'exercice;

**SOLVENCY FUNDING RELIEF
REGULATIONS, 2009**

41. Subsection 9(1) of the French version of the *Solvency Funding Relief Regulations, 2009*³ is replaced by the following:

9. (1) Le déficit d'un régime ne peut continuer d'être capitalisé conformément à la partie 1 après l'exercice 2009 que si moins du tiers des participants et moins du tiers des bénéficiaires qui ne sont pas des participants s'y opposent dans le délai indiqué dans l'énoncé visé à l'alinéa 10(1)j).

42. (1) Paragraph 10(1)(g) of the Regulations is repealed.**(2) Paragraph 10(1)(j) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

j) un énoncé portant que les bénéficiaires peuvent s'opposer à la proposition de capitaliser le régime conformément à la présente partie en faisant parvenir à l'administrateur un avis à cet effet à l'adresse et dans le délai indiqués, lequel délai ne peut être inférieur à trente jours après la date de communication par l'administrateur des autres renseignements exigés au titre du présent paragraphe;

43. Section 15 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

15. Si le régime affiche un passif supérieur à son actif à la date de sa cessation totale, la moins élevée de la somme calculée conformément au paragraphe 5(4) ou de la différence entre l'actif et le passif est remise sans délai au fonds de pension.

39. Le paragraphe 29(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

29. (1) En cas de défaut, est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de la partie 1 depuis la survenance du déficit initial de solvabilité — lesquels paiements sont ajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés de l'intérêt applicable — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la présente partie et des intérêts.

40. L'alinéa 30(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de la partie 1 depuis la survenance du déficit initial de solvabilité — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* et majorés de l'intérêt applicable — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la présente partie et des intérêts, est versé au fonds de pension au moins trente jours avant la fin de l'exercice;

**RÈGLEMENT SUR L'ALLÈGEMENT DE LA
CAPITALISATION DU DÉFICIT DE SOLVABILITÉ DES
RÉGIMES À PRESTATIONS DÉTERMINÉES (2009)**

41. Le paragraphe 9(1) de la version française du *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)*³ est remplacé par ce qui suit :

9. (1) Le déficit d'un régime ne peut continuer d'être capitalisé conformément à la partie 1 après l'exercice 2009 que si moins du tiers des participants et moins du tiers des bénéficiaires qui ne sont pas des participants s'y opposent dans le délai indiqué dans l'énoncé visé à l'alinéa 10(1)j).

42. (1) L'alinéa 10(1)g) du même règlement est abrogé.**(2) L'alinéa 10(1)j) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

j) un énoncé portant que les bénéficiaires peuvent s'opposer à la proposition de capitaliser le régime conformément à la présente partie en faisant parvenir à l'administrateur un avis à cet effet à l'adresse et dans le délai indiqués, lequel délai ne peut être inférieur à trente jours après la date de communication par l'administrateur des autres renseignements exigés au titre du présent paragraphe;

43. L'article 15 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. Si le régime affiche un passif supérieur à son actif à la date de sa cessation totale, la moins élevée de la somme calculée conformément au paragraphe 5(4) ou de la différence entre l'actif et le passif est remise sans délai au fonds de pension.

³ SOR/2009-182³ DORS/2009-182

44. (1) Subparagraph 19(1)(a)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* au cours de la période allant de la date de survenance du déficit à la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la partie 1 et à la présente partie et des intérêts,

(2) Subparagraph 19(1)(a)(v) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(v) the special payments referred to in section 5 shall continue to be made until the first special payment required to fund the remaining deficiency referred to in subparagraph (iii) is made to the pension fund; and

(3) Subparagraph 19(1)(b)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* au cours de la période allant de la date de survenance du déficit à la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la partie 1 et à la présente partie et des intérêts.

45. Subsection 21(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

21. (1) Despite subsection 9(4) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* and section 13 of the *Air Canada Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations*, if the actuarial report that values a plan at the end of the 2008 plan year indicates that there is a 2008 solvency deficiency and that there is a solvency deficiency, as defined in subsection 9(1) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*, the 2008 solvency deficiency may be funded by special payments sufficient to liquidate that deficiency by equal annual payments over a period not exceeding 10 years from the day on which the 2008 solvency deficiency emerged.

46. Subparagraph 22(1)(d)(vi) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(vi) la lettre de crédit ne peut pas être modifiée, sauf pour en augmenter la valeur nominale, au cours de la période visée et ne peut être cédée qu'à un autre détenteur.

44. (1) Le sous-alinéa 19(1)a)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* au cours de la période allant de la date de survenance du déficit à la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la partie 1 et à la présente partie et des intérêts,

(2) Le sous-alinéa 19(1)a)(v) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) the special payments referred to in section 5 shall continue to be made until the first special payment required to fund the remaining deficiency referred to in subparagraph (iii) is made to the pension fund; and

(3) Le sous-alinéa 19(1)b)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés à ce fonds en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* au cours de la période allant de la date de survenance du déficit à la date à laquelle il a été mis fin à la capitalisation, compte tenu des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts, sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension conformément à la partie 1 et à la présente partie et des intérêts.

45. Le paragraphe 21(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

21. (1) Despite subsection 9(4) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* and section 13 of the *Air Canada Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations*, if the actuarial report that values a plan at the end of the 2008 plan year indicates that there is a 2008 solvency deficiency and that there is a solvency deficiency, as defined in subsection 9(1) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*, the 2008 solvency deficiency may be funded by special payments sufficient to liquidate that deficiency by equal annual payments over a period not exceeding 10 years from the day on which the 2008 solvency deficiency emerged.

46. Le sous-alinéa 22(1)d)(vi) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vi) la lettre de crédit ne peut pas être modifiée, sauf pour en augmenter la valeur nominale, au cours de la période visée et ne peut être cédée qu'à un autre détenteur.

47. Section 24 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

24. Si la valeur nominale des lettres de crédit obtenues ou maintenues pour un exercice donné aux termes de la présente partie est inférieure à la somme exigée aux termes du paragraphe 21(3) pour cet exercice, l'employeur comble la différence soit en augmentant la valeur nominale des lettres de crédit, soit en versant des paiements supplémentaires au fonds de pension au plus tard le jour du prochain versement effectué conformément au paragraphe 9(14) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

48. (1) Paragraphs 25(2)(c) and (d) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

- c) l'employeur avise sans délai, par écrit, le détenteur, le surintendant et, s'il n'est pas l'administrateur du régime, l'administrateur de tout défaut;
- d) sauf dans le cas visé à l'alinéa c), lorsque l'administrateur constate tout défaut, il en avise sans délai, par écrit, le détenteur et le surintendant;

(2) The portion of paragraph 25(2)(f) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

- f) sur réception d'un avis écrit de défaut provenant d'une personne qui n'est ni l'administrateur ni l'employeur, le détenteur :

(3) Paragraph 25(2)(h) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- h) lorsque l'émetteur ne verse pas la valeur nominale de la lettre de crédit à la suite d'une demande de versement, le détenteur en avise sans délai, par écrit, l'employeur, l'administrateur et le surintendant;

49. Section 26 of the Regulations and the heading before it are repealed.

50. The portion of section 27 of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

27. When the administrator provides the written statement under paragraph 28(1)(b) of the Act, the administrator shall also provide the following information:

51. Subsection 31(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

31. (1) En cas de défaut, est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* depuis la survenance du déficit — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts applicables — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la partie 1 et de la présente partie, majorés des intérêts applicables.

52. Paragraph 32(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- b) l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en

47. L'article 24 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

24. Si la valeur nominale des lettres de crédit obtenues ou maintenues pour un exercice donné aux termes de la présente partie est inférieure à la somme exigée aux termes du paragraphe 21(3) pour cet exercice, l'employeur comble la différence soit en augmentant la valeur nominale des lettres de crédit, soit en versant des paiements supplémentaires au fonds de pension au plus tard le jour du prochain versement effectué conformément au paragraphe 9(14) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

48. (1) Les alinéas 25(2)c) et d) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- c) l'employeur avise sans délai, par écrit, le détenteur, le surintendant et, s'il n'est pas l'administrateur du régime, l'administrateur de tout défaut;
- d) sauf dans le cas visé à l'alinéa c), lorsque l'administrateur constate tout défaut, il en avise sans délai, par écrit, le détenteur et le surintendant;

(2) Le passage de l'alinéa 25(2)f) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

- f) sur réception d'un avis écrit de défaut provenant d'une personne qui n'est ni l'administrateur ni l'employeur, le détenteur :

(3) L'alinéa 25(2)h) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- h) lorsque l'émetteur ne verse pas la valeur nominale de la lettre de crédit à la suite d'une demande de versement, le détenteur en avise sans délai, par écrit, l'employeur, l'administrateur et le surintendant;

49. L'article 26 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

50. Le passage de l'article 27 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

27. When the administrator provides the written statement under paragraph 28(1)(b) of the Act, the administrator shall also provide the following information :

51. Le paragraphe 31(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

31. (1) En cas de défaut, est versé sans délai au fonds de pension l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* depuis la survenance du déficit — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application de ce règlement et majorés des intérêts applicables — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la partie 1 et de la présente partie, majorés des intérêts applicables.

52. L'alinéa 32(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) l'excédent du total des paiements spéciaux qui auraient été versés au fonds de pension en

application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* depuis la survenance du déficit — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du règlement et majorés des intérêts applicables — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la partie 1 et de la présente partie et des intérêts est versé au fonds de pension au moins trente jours avant la fin de l'exercice;

CANADIAN PRESS PENSION PLAN SOLVENCY DEFICIENCY FUNDING REGULATIONS, 2010

53. Subsection 2(2) of the English version of the *Canadian Press Pension Plan Solvency Deficiency Funding Regulations, 2010*⁴ is replaced by the following:

(2) Subsection 6(1) and sections 11 and 12 of the *Solvency Funding Relief Regulations* do not apply to the Canadian Press pension plan.

54. Subparagraph (i) of the description of B in paragraph 7(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) le nombre d'années entre la date d'évaluation et le 31 décembre 2023,

55. Subsection 10(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

10. (1) Si la valeur totale de la partie subventionnée des prestations de retraite anticipée accordée depuis le 1^{er} janvier 2009 réduit de plus de 10 % le ratio de solvabilité — établi au 31 décembre 2008 — du régime de retraite de la Presse canadienne, l'employeur verse sans délai au fonds de pension une somme qui permet de rétablir le ratio de solvabilité à sa valeur au 31 décembre 2008 moins 10 % et en avise sans délai, par écrit, le surintendant.

56. Subsection 11(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Si l'employeur ne respecte pas le paragraphe (1), il en avise par écrit sans délai le surintendant et verse sans délai au fonds de pension une somme égale au total des paiements spéciaux différés. Le présent règlement cesse alors d'avoir effet.

POOLED REGISTERED PENSION PLANS ACT

POOLED REGISTERED PENSION PLANS REGULATIONS

57. Subsections 37(2) and (3) of the *Pooled Registered Pension Plans Regulations*⁵ are replaced by the following:

(2) The payment shall be not less than the minimum amount determined under subsection 8506(5) of the *Income Tax Regulations* and, for any calendar year before the year in which the member reaches

application de l'article 9 du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* depuis la survenance du déficit — lesquels paiements sont rajustés pour tenir compte des réductions de paiements spéciaux résultant de l'application du règlement et majorés des intérêts applicables — sur le total des paiements spéciaux versés au fonds de pension en application de la partie 1 et de la présente partie et des intérêts est versé au fonds de pension au moins trente jours avant la fin de l'exercice;

RÈGLEMENT DE 2010 SUR LA CAPITALISATION DU DÉFICIT DE SOLVABILITÉ DU RÉGIME DE RETRAITE DE LA PRESSE CANADIENNE

53. Le paragraphe 2(2) de la version anglaise du *Règlement de 2010 sur la capitalisation du déficit de solvabilité du régime de retraite de la Presse canadienne*⁴ est remplacé par ce qui suit :

(2) Subsection 6(1) and sections 11 and 12 of the *Solvency Funding Relief Regulations* do not apply to the Canadian Press pension plan.

54. Le sous-alinéa (i) de l'élément B de la formule figurant à l'alinéa 7c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) le nombre d'années entre la date d'évaluation et le 31 décembre 2023,

55. Le paragraphe 10(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. (1) Si la valeur totale de la partie subventionnée des prestations de retraite anticipée accordée depuis le 1^{er} janvier 2009 réduit de plus de 10 % le ratio de solvabilité — établi au 31 décembre 2008 — du régime de retraite de la Presse canadienne, l'employeur verse sans délai au fonds de pension une somme qui permet de rétablir le ratio de solvabilité à sa valeur au 31 décembre 2008 moins 10 % et en avise sans délai, par écrit, le surintendant.

56. Le paragraphe 11(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Si l'employeur ne respecte pas le paragraphe (1), il en avise par écrit sans délai le surintendant et verse sans délai au fonds de pension une somme égale au total des paiements spéciaux différés. Le présent règlement cesse alors d'avoir effet.

LOI SUR LES RÉGIMES DE PENSION AGRÉÉS COLLECTIFS

RÈGLEMENT SUR LES RÉGIMES DE PENSION AGRÉÉS COLLECTIFS

57. Les paragraphes 37(2) et (3) du *Règlement sur les régimes de pension agréés collectifs*⁵ sont remplacés par ce qui suit :

(2) Le paiement variable n'est pas inférieur au minimum déterminé selon le paragraphe 8506(5) du *Règlement de l'impôt sur le revenu* et, pour toute année civile antérieure à l'année où le participant

Parameters

Minimums et maximums

⁴ SOR/2010-245

⁵ SOR/2012-294

⁴ DORS/2010-245

⁵ DORS/2012-294

90 years of age, not more than the amount determined by the formula

C/F

where

C is the balance in the member's account

- (a) at the beginning of the calendar year, or
- (b) if the balance at the beginning of the calendar year is zero, on the day on which the election was made; and

F is the value, at the beginning of the calendar year, of an annual \$1 payment, payable on January 1 of each year between the beginning of that calendar year and December 31 of the year in which the member reaches 90 years of age, established using an interest rate that is

- (a) for each of the first 15 years, not more than the monthly average yield on Government of Canada marketable bonds of maturity over 10 years, as published by the Bank of Canada, for the month of November before the beginning of each calendar year, and
- (b) for any subsequent year, not more than 6%.

Default amount

(3) The minimum amount determined under subsection 8506(5) of the *Income Tax Regulations* is to be paid as a variable payment for a calendar year if

- (a) a member has not notified the administrator of the amount to be paid as a variable payment for the calendar year within 90 days after the day on which the statement required under paragraph 57(1)(b) of the Act is received; or
- (b) the amount determined by the formula set out in subsection (2) for that year is less than that minimum amount.

Amount deemed to be zero

(3.1) If, for the calendar year in which the variable payment is established, part of the account was composed of funds that had been held in a life income fund of the holder earlier in the calendar year in which the variable payment was established, the amount determined under subsection (2) is deemed to be zero in respect of that part of the account for that calendar year.

58. (1) The portion of subsection 39(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

39. (1) Tout régime d'épargne immobilisé restreint prévoit :

(2) Subsection 39(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- 39. (1) A restricted locked-in savings plan must**
- (a) provide that the funds may only be
 - (i) transferred to another restricted locked-in savings plan,
 - (ii) transferred to a pension plan if the plan permits such a transfer and if the pension plan administers the benefit attributed to the transferred funds as if the benefit were that of a pension plan member,
 - (iii) transferred to a PRPP,

Prescribed restricted locked-in savings plan

atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, n'est pas supérieur à la somme calculée selon la formule suivante :

C / F

où :

C représente le solde du compte du participant :

- a) soit au début de l'année civile;
- b) soit, s'il est alors de zéro, à la date à laquelle il fait son choix;

F la valeur, au début de l'année civile, d'un paiement annuel de 1 \$, payable le 1^{er} janvier de chaque année comprise entre le début de cette année civile et le 31 décembre de l'année où le participant atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, établie par l'application d'un taux d'intérêt qui :

- a) pour les quinze premières années, est inférieur ou égal au rendement mensuel moyen, publié par la Banque du Canada, des obligations négociables du gouvernement du Canada d'un terme de plus de dix ans, pour l'avant-dernier mois précédant le début de l'année civile;
- b) pour les années subséquentes, est inférieur ou égal à 6 %.

(3) Le montant de la prestation variable à payer pour une année civile correspond au minimum déterminé selon le paragraphe 8506(5) du *Règlement de l'impôt sur le revenu* :

- a) dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de la réception du relevé exigé à l'alinéa 57(1)b) de la Loi, le participant n'avise pas l'administrateur de la prestation variable à verser pour une année civile;
- b) la somme calculée selon la formule prévue au paragraphe (2) pour cette année est inférieure à ce minimum.

Montant déterminé par défaut

(3.1) Si, au cours de l'année civile pendant laquelle le participant choisi de recevoir la prestation variable, le compte a été composé en partie de sommes qui, plus tôt dans l'année, étaient détenues dans un autre fonds de revenu viager de son détenteur, la somme calculée selon la formule prévue au paragraphe (2) est réputée égale à zéro à l'égard de cette partie pour cette année;

Montant réputé égal à zéro

58. (1) Le passage du paragraphe 39(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

39. (1) Tout régime d'épargne immobilisé restreint prévoit :

(2) Le paragraphe 39(1) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- 39. (1) A restricted locked-in savings plan must**
- (a) provide that the funds may only be
 - (i) transferred to another restricted locked-in savings plan,
 - (ii) transferred to a pension plan if the plan permits such a transfer and if the pension plan administers the benefit attributed to the transferred funds as if the benefit were that of a pension plan member,
 - (iii) transferred to a PRPP,

Régime d'épargne immobilisé restreint

Prescribed restricted locked-in savings plan

- (iv) used to purchase an immediate life annuity or a deferred life annuity, or
- (v) transferred to a restricted life income fund;
- (b) provide that, on the death of the holder of the restricted locked-in savings plan, the funds shall be paid to the holder's survivor by
- (i) transferring the funds to another restricted locked-in savings plan or to a locked-in RRSP,
- (ii) transferring the funds to a pension plan if the pension plan permits such a transfer and if the pension plan administers the benefit attributed to the transferred funds as if the benefit were that of a pension plan member,
- (iii) transferring the funds to a PRPP,
- (iv) using the funds to purchase an immediate life annuity or a deferred life annuity, or
- (v) transferring the funds to a life income fund or to a restricted life income fund;
- (c) provide that, subject to subsection 53(3) of the Act, the funds, or any interest or right in those funds, shall not be transferred, charged, attached, anticipated or given as security and that any transaction appearing to do so is void or, in Quebec, null;
- (d) set out the method of determining the value of the restricted locked-in savings plan, including the valuation method used to establish its value on the death of the holder or on a transfer of assets;
- (e) provide that, in the calendar year in which the holder of the restricted locked-in savings plan reaches 55 years of age or in any subsequent calendar year, the funds may be paid to the holder in a lump sum if the holder
- (i) certifies that the total value of all assets in all locked-in RRSPs, life income funds, restricted locked-in savings plans and restricted life income funds that were created as a result of the transfer, a transfer under the *Pension Benefits Standards Act, 1985* or a transfer from another PRPP is not more than 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and
- (ii) obtains the consent of their spouse or common-law partner, if any, and completes and gives a copy of Form 2 and Form 3 of the schedule to the financial institution with whom the contract or arrangement for the restricted locked-in savings plan was entered into; and
- (f) provide that the holder of the restricted locked-in savings plan may withdraw an amount from that plan up to the lesser of the amount determined by the formula set out in subsection 38(2) and 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings minus any amount withdrawn in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k)
- (i) if the holder certifies that they have not made a withdrawal in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k) other than within the last 30 days before the day on which the certification is made,
- (ii) if,
- (A) in the event that the value determined for M in subsection 38(2) is greater than zero,
- (iv) used to purchase an immediate life annuity or a deferred life annuity, or
- (v) transferred to a restricted life income fund;
- (b) provide that, on the death of the holder of the restricted locked-in savings plan, the funds shall be paid to the holder's survivor by
- (i) transferring the funds to another restricted locked-in savings plan or to a locked-in RRSP,
- (ii) transferring the funds to a pension plan if the pension plan permits such a transfer and if the pension plan administers the benefit attributed to the transferred funds as if the benefit were that of a pension plan member,
- (iii) transferring the funds to a PRPP,
- (iv) using the funds to purchase an immediate life annuity or a deferred life annuity, or
- (v) transferring the funds to a life income fund or to a restricted life income fund;
- (c) provide that, subject to subsection 53(3) of the Act, the funds, or any interest or right in those funds, shall not be transferred, charged, attached, anticipated or given as security and that any transaction appearing to do so is void or, in Quebec, null;
- (d) set out the method of determining the value of the restricted locked-in savings plan, including the valuation method used to establish its value on the death of the holder or on a transfer of assets;
- (e) provide that, in the calendar year in which the holder of the restricted locked-in savings plan reaches 55 years of age or in any subsequent calendar year, the funds may be paid to the holder in a lump sum if the holder
- (i) certifies that the total value of all assets in all locked-in RRSPs, life income funds, restricted locked-in savings plans and restricted life income funds that were created as a result of the transfer, a transfer under the *Pension Benefits Standards Act, 1985* or a transfer from another PRPP is not more than 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and
- (ii) obtains the consent of their spouse or common-law partner, if any, and completes and gives a copy of Form 2 and Form 3 of the schedule to the financial institution with whom the contract or arrangement for the restricted locked-in savings plan was entered into; and
- (f) provide that the holder of the restricted locked-in savings plan may withdraw an amount from that plan up to the lesser of the amount determined by the formula set out in subsection 38(2) and 50% of the Year's Maximum Pensionable Earnings minus any amount withdrawn in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k)
- (i) if the holder certifies that they have not made a withdrawal in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k) other than within the last 30 days before the day on which the certification is made,
- (ii) if,
- (A) in the event that the value determined for M in subsection 38(2) is greater than zero,

(I) the holder certifies that they expect to make expenditures on a medical or disability-related treatment or adaptive technology during the calendar year in excess of 20% of their expected income for that calendar year determined in accordance with the *Income Tax Act*, other than any amount withdrawn in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k), and

(II) a physician certifies that the medical or disability-related treatment or adaptive technology is required, or

(B) the holder's expected income for the calendar year determined in accordance with the *Income Tax Act* — other than any amount withdrawn under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k) within the last 30 days before the day on which the certification is made — is less than 75% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and

(iii) if the holder obtains the consent of their spouse or common-law partner, if any, and completes and gives a copy of Form 1 and Form 2 of the schedule to the financial institution with whom the contract or arrangement for the restricted locked-in savings plan was entered into.

59. Paragraph 40(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) provides that for any calendar year before the calendar year in which the holder of the restricted life income fund reaches 90 years of age the amount of income paid out of the life income fund shall not exceed the amount determined by the formula

$$C/F$$

where

C is the balance in the holder's account

(a) at the beginning of the calendar year, or

(b) if the balance at the beginning of the calendar year is zero, on the day on which the election was made; and

F is the value, at the beginning of the calendar year, of an annual \$1 payment, payable on January 1 of each year between the beginning of that calendar year and December 31 of the year in which the holder reaches 90 years of age, established using an interest rate that is

(a) for each of the first 15 years, not more than the monthly average yield on Government of Canada marketable bonds of maturity over 10 years, as published by the Bank of Canada, for the month of November before the beginning of each calendar year, and

(b) for any subsequent year, not more than 6%.

60. Paragraph 41(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) provides that for any calendar year before the calendar year in which the holder of the life income fund reaches 90 years of age the amount

(I) the holder certifies that they expect to make expenditures on a medical or disability-related treatment or adaptive technology during the calendar year in excess of 20% of their expected income for that calendar year determined in accordance with the *Income Tax Act*, other than any amount withdrawn in the calendar year under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k), and

(II) a physician certifies that the medical or disability-related treatment or adaptive technology is required, or

(B) the holder's expected income for the calendar year determined in accordance with the *Income Tax Act* — other than any amount withdrawn under this paragraph or paragraph 38(1)(e), 40(1)(k) or 41(1)(k) within the last 30 days before the day on which the certification is made — is less than 75% of the Year's Maximum Pensionable Earnings, and

(iii) if the holder obtains the consent of their spouse or common-law partner, if any, and completes and gives a copy of Form 1 and Form 2 of the schedule to the financial institution with whom the contract or arrangement for the restricted locked-in savings plan was entered into.

59. L'alinéa 40(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) que le montant du revenu prélevé sur le fonds pour de toute année civile précédant celle où le détenteur du fonds atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans ne peut dépasser la somme calculée selon la formule suivante :

$$C / F$$

où :

C représente le solde du compte du détenteur :

a) soit au début de l'année civile;

b) soit, s'il est alors de zéro, à la date à laquelle il fait son choix;

F la valeur, au début de l'année civile, d'un paiement annuel de 1 \$, payable le 1^{er} janvier de chaque année comprise entre le début de cette année civile et le 31 décembre de l'année où le détenteur atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, établie par l'application d'un taux d'intérêt qui :

a) pour les quinze premières années, est inférieur ou égal au rendement mensuel moyen, publié par la Banque du Canada, des obligations négociables du gouvernement du Canada d'un terme de plus de dix ans, pour l'avant-dernier mois précédant le début de l'année civile;

b) pour les années subséquentes, est inférieur ou égal à 6 %.

60. L'alinéa 41(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) que le montant du revenu prélevé sur le fonds pour toute année civile précédant celle où le détenteur du fonds atteint l'âge de

of income paid out of the life income fund shall not exceed the amount determined by the formula

$$C/F$$

where

- C is the balance in the holder's account
- (a) at the beginning of the calendar year, or
 - (b) if the balance at the beginning of the calendar year is zero, on the day on which the election was made; and
- F is the value, at the beginning of the calendar year, of an annual \$1 payment, payable on January 1 of each year between the beginning of that calendar year and December 31 of the year in which the holder reaches 90 years of age, established using an interest rate that is
- (a) for each of the first 15 years, not more than the monthly average yield on Government of Canada marketable bonds of maturity over 10 years, as published by the Bank of Canada, for the month of November before the beginning of each calendar year, and
 - (b) for any subsequent year, not more than 6%.

COMING INTO FORCE

61. These Regulations come into force on the day on which subsection 196(3) of the *Sustaining Canada's Economic Recovery Act*, chapter 25 of the Statutes of Canada, 2010, comes into force.

quatre-vingt-dix ans ne peut dépasser la somme calculée selon la formule suivante :

$$C / F$$

où :

- C représente le solde du compte du détenteur :
- a) soit au début de l'année civile;
 - b) soit, s'il est alors de zéro, à la date à laquelle il fait son choix;
- F la valeur, au début de l'année civile, d'un paiement annuel de 1 \$, payable le 1^{er} janvier de chaque année comprise entre le début de cette année civile et le 31 décembre de l'année où le détenteur atteint l'âge de quatre-vingt-dix ans, établie par l'application d'un taux d'intérêt qui :
- a) pour les quinze premières années, est inférieur ou égal au rendement mensuel moyen, publié par la Banque du Canada, des obligations négociables du gouvernement du Canada d'un terme de plus de dix ans, pour l'avant-dernier mois précédant le début de l'année civile;
 - b) pour les années subséquentes, est inférieur ou égal à 6 %.

ENTRÉE EN VIGUEUR

61. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 196(3) de la *Loi de soutien de la reprise économique au Canada*, chapitre 25 des Lois du Canada (2010).

SCHEDULE 1
(Subsection 17(3))

FORM 3.1
(Subsection 18(3.1))

SPOUSE'S OR COMMON-LAW PARTNER'S CONSENT FOR THE TRANSFER OF A PENSION BENEFIT CREDIT

I, _____, certify that I am the spouse or common-law partner (as defined by the *Pension Benefits Standards Act, 1985*) of _____.

I understand that my spouse or common-law partner has elected to transfer their pension benefit credit, and that my written consent is required to enable my spouse or common-law partner to do so.

I understand that

- (a) transferring the pension benefit credit will allow my spouse or common-law partner to manage their own pension fund and will allow flexibility in determining the amount that will be paid to my spouse or common-law partner in each calendar year;
- (b) the transferred funds may be used to purchase a life annuity at a later date, but there is no requirement that the funds be used to purchase a life annuity;
- (c) if the transferred funds are used to purchase a life annuity, the life annuity must be in the joint and survivor form unless I waive my entitlements by signing a separate waiver form within 90 days before the day on which the annuity payments begin.

I further understand that transferring the pension benefit credit to a retirement savings plan of the prescribed kind will allow my spouse or common-law partner to withdraw some of the funds each year, subject to any minimum and maximum withdrawal limits. I understand, however, that the amount of pension income or survivor benefit available to me in later years may be significantly reduced if

- (a) my spouse or common-law partner elects to withdraw the maximum amount permitted each year, or
- (b) the investment performance is poor.

Nevertheless, I consent to the transfer of the pension benefit credit to a retirement savings plan of the prescribed kind and certify that

- (a) I have read this form and understand it;
- (b) neither my spouse or common-law partner nor anyone else has put any pressure on me to sign this form;
- (c) my spouse or common-law partner is not present while I am signing this form;
- (d) I realize that
 - (i) this form only gives a general description of the legal rights I have under the *Pension Benefits Standards Act, 1985* and the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*, and
 - (ii) if I wish to understand exactly what my legal rights are I must read the *Pension Benefits Standards Act, 1985* and the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* or seek legal advice; and
- (e) I realize that I am entitled to keep a copy of this consent form.

To consent to the transfer, I sign this consent form at _____ on this day of _____, 20_____.

Signature of spouse or common-law partner _____

Address of spouse or common-law partner _____

(home telephone #) _____

(work telephone #) _____

STATEMENT OF WITNESS

I certify that

- (a) My full name is _____
- (b) My address is _____
- (c) I witnessed this spouse or common-law partner sign this waiver in the absence of their spouse or common-law partner.

Signature of Witness _____

(home telephone #) _____

(work telephone #) _____

ANNEXE 1
(paragraphe 17(3))

FORMULE 3.1
(paragraphe 18(3.1))

CONSETEMENT DE L'ÉPOUX OU DU CONJOINT DE FAIT AU TRANSFERT DE DROITS À PENSION

Moi, _____, je certifie être l'époux ou le conjoint de fait, au sens de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, de _____.

Je comprends que mon époux ou mon conjoint de fait a choisi de transférer son droit à pension et que mon consentement écrit est requis à cette fin.

Je comprends que :

- a) le transfert du droit à pension permettra à mon époux ou conjoint de fait de gérer ses propres fonds de pension et lui confère une certaine latitude quant à la détermination du montant qui lui sera versé au cours de chaque année civile;
- b) les fonds transférés pourront être affectés à l'achat d'une prestation viagère à une date ultérieure, mais que rien n'exige que les fonds transférés soient affectés à l'achat d'une prestation viagère à quelque moment que ce soit;
- c) si les fonds transférés sont affectés à l'achat d'une prestation viagère, celle-ci doit être prestation réversible, sauf si je renonce à mes droits en signant une formule de renonciation distincte au plus tard quatre-vingt-dix jours précédant le premier versement de la prestation.

Je comprends également que le fait de transférer le droit à pension à un régime d'épargne-retraite prévu par règlement permettra à mon époux ou conjoint de fait d'en retirer des fonds chaque année, sous réserve des limites de retrait minimal et de retrait maximal. Cependant, je comprends que le montant du revenu de pension ou de la prestation au survivant auquel j'aurai droit ultérieurement pourrait être considérablement réduit dans les cas suivants :

- a) mon époux ou conjoint de fait choisit de retirer le montant maximal permis chaque année,
- b) le rendement du placement est faible.

Néanmoins, je consens au transfert du droit à pension à un régime d'épargne-retraite prévu par règlement et je certifie que :

- a) j'ai lu la présente formule et je le comprends;
- b) ni mon époux ou mon conjoint de fait, ni personne d'autre n'a exercé de pression afin que je signe la présente formule;
- c) mon époux ou mon conjoint de fait n'était pas présent lorsque j'ai signé la présente formule;
- d) je suis conscient que :
 - (i) la présente formule ne constitue qu'une description générale de mes droits au titre de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*;
 - (ii) si je souhaite comprendre précisément tous mes droits, je dois lire la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et le *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* ou demander l'avis d'un conseiller juridique;
- e) je sais que j'ai le droit de conserver une copie de la présente formule de consentement.

Je signe la présente formule pour donner mon consentement au transfert à _____, le _____ 20_____.

Signature de l'époux ou du conjoint de fait _____

Adresse de l'époux ou du conjoint de fait _____

(Numéro de téléphone à la maison) _____

(Numéro de téléphone au travail) _____

DÉCLARATION DU TÉMOIN

J'atteste ce qui suit :

- a) mon nom complet est _____
- b) mon adresse est _____
- c) j'ai été témoin de la signature du présent consentement par _____, en l'absence de son époux ou conjoint de fait.

Signature du témoin _____

(Numéro de téléphone à la maison) _____

(Numéro de téléphone au travail) _____

SCHEDULE 2
(Section 27)

FORM 1
(Subsection 23(2) and paragraph 23.2(a))

STATEMENT TO BE PROVIDED TO A RETIRING MEMBER

Statement date _____

Member's name _____ Date of birth _____

Spouse's or common-law partner's name _____ Date of birth _____

Designated beneficiary _____

Date employment began _____

Date credited service began _____

Date pensionable age reached _____

Date of first entitlement to early retirement pension _____

Credited service _____

Additional voluntary contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of retirement \$ _____

Required contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of retirement \$ _____

Employer contributions, in respect of a defined contribution provision, if any,

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of retirement \$ _____

Transfers into the pension plan

(a) lump sum amounts \$ _____

(b) benefit attributable to such transfers \$ _____

(c) service credited to such transfers _____

Pension benefit payable to the member

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit payable \$ _____

Pension benefit payable for a limited period

(a) amount \$ _____

(b) from _____ to _____

Survivor benefit: \$ _____

Solvency ratio _____

Formula, if any, for indexing the pension benefit _____

ANNEXE 2
(article 27)

FORMULE 1
(paragraphe 23(2) et alinéa 23.2a))

RELEVÉ À REMETTRE AU PARTICIPANT QUI PREND SA RETRAITE

Date du relevé _____

Nom du participant _____ Date de naissance _____

Nom de l'époux ou du conjoint de fait _____ Date de naissance _____

Bénéficiaire désigné _____

Date du début de l'emploi _____

Date du début du service crédité _____

Date où est atteint l'âge admissible _____

Date d'acquisition du droit à une pension de retraite anticipée _____

Service crédité _____

Cotisations facultatives du participant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de la retraite _____ \$

Cotisations obligatoires :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de la retraite _____ \$

Cotisations patronales, relativement à une disposition à cotisations déterminées, le cas échéant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de la retraite _____ \$

Transferts au régime de pension :

 a) montants globaux _____ \$

 b) prestation attribuable à de tels transferts _____ \$

 c) service crédité au titre de tels transferts _____ \$

Prestation de pension payable au participant :

 a) attribuable à la formule de prestation _____ \$

 b) attribuable aux cotisations facultatives _____ \$

 c) attribuable à la « règle de 50 % » _____ \$

 d) attribuable à tout autre montant global _____ \$

 e) total de la prestation de pension payable _____ \$

Prestation de pension payable pour une période déterminée :

 a) montant _____ \$

 b) de _____ à _____

Prestation au survivant : _____ \$

Ratio de solvabilité : _____ \$

Formule d'indexation de la prestation de pension (s'il y a lieu) _____

FORM 2
(Subsection 23(3))

STATEMENT TO BE PROVIDED IF A MEMBER CEASES TO BE A MEMBER OF THE PLAN FOR ANY REASON
OTHER THAN THE TERMINATION OF THE WHOLE OR PART OF THE PLAN OR RETIREMENT

Statement date _____

Member's name _____ Date of birth _____

Spouse's or common-law partner's name _____ Date of birth _____

Designated beneficiary _____

Date employment began _____

Date credited service began _____

Date pensionable age reached _____

Date of first entitlement to early retirement pension _____

Credited service _____

Additional voluntary contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Required contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Employer contributions, in respect of a defined contribution provision, if any,

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Transfers into the pension plan

(a) lump sum amounts \$ _____

(b) benefit attributable to such transfers \$ _____

(c) service credited to such transfers _____

Pension benefit payable to the member

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit payable \$ _____

Pension benefit payable for a limited period

(a) amount \$ _____

(b) from _____ to _____

Survivor benefit prior to early retirement

(a) total benefit \$ _____

(b) group insurance offset \$ _____

(c) net benefit \$ _____

Pension benefit credit for transfer purposes

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit credit payable \$ _____

Solvency ratio _____

Schedule of transfer payments (if solvency ratio is less than 1) _____

Formula, if any, for indexing the pension benefit or for calculating the pension benefit credit _____

Portability options available (transfer to another pension plan, a locked-in registered retirement savings plan, a life income fund or restricted life income fund, or purchase of an immediate or deferred life annuity) _____

FORMULE 2
(paragraphe 23(3))

**RELEVÉ À REMETTRE AU PARTICIPANT DONT LA PARTICIPATION PREND FIN POUR UNE RAISON
AUTRE QUE LA CESSATION TOTALE OU PARTIELLE DU RÉGIME OU LA RETRAITE**

Date du relevé _____

Nom du participant _____ Date de naissance _____

Nom de l'époux ou du conjoint de fait _____ Date de naissance _____

Bénéficiaire désigné _____

Date du début de l'emploi _____

Date du début du service crédité _____

Date où est atteint l'âge admissible _____

Date d'acquisition du droit à une pension de retraite anticipée _____

Service crédité _____

Cotisations facultatives du participant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Cotisations obligatoires du participant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Cotisations patronales, relativement à une disposition à cotisations déterminées, le cas échéant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Transferts au régime de pension :

 a) montants globaux _____ \$

 b) prestation attribuable à de tels transferts _____ \$

 c) service crédité au titre de tels transferts _____ \$

Prestation de pension payable au participant :

 a) attribuable à la formule de prestation _____ \$

 b) attribuable aux cotisations facultatives _____ \$

 c) attribuable à la « règle de 50 % » _____ \$

 d) attribuable à tout autre montant global _____ \$

 e) total de la prestation de pension payable _____ \$

Prestation de pension payable pour une période déterminée :

 a) montant _____ \$

 b) de _____ à _____

Prestation au survivant avant la retraite anticipée :

 a) prestation totale _____ \$

 b) compensation au titre du régime collectif d'assurance _____ \$

 c) prestation nette _____ \$

Droits à pension aux fins de transfert :

 a) attribuables à la formule de prestation _____ \$

 b) attribuables aux cotisations facultatives _____ \$

 c) attribuables à la « règle de 50 % » _____ \$

 d) attribuables à tout autre montant global _____ \$

 e) total des droits à pension payables _____ \$

Ratio de solvabilité : _____ \$

Barème des paiements de transfert (si le ratio de solvabilité est inférieur à 1) _____

Formule d'indexation de la prestation de pension ou formule de calcul des droits à pension (s'il y a lieu) _____

Options de transfert disponibles (transfert à un autre régime de pension, à un régime enregistré d'épargne-retraite immobilisé, à un fonds de revenu viager ou à un fonds de revenu viager restreint ou achat d'une prestation viagère immédiate ou différée) _____

FORM 2.1
(Subsection 23.4(1))

STATEMENT TO BE PROVIDED WITHIN 30 DAYS AFTER THE TERMINATION OF THE WHOLE OF THE PLAN

Statement date _____

Plan termination date _____

Member's or former member's name _____ Date of birth _____

Spouse's or common-law partner's name _____ Date of birth _____

Designated beneficiary _____

Each member, former member and the spouse or common-law partner of each member or former member may examine, at the plan administrator's offices, or order photocopies of, on condition of payment of any reasonable fee that the administrator may fix, all documents that have been filed with the Superintendent under subsection 10(1) or 10.1(1) or section 12 of the *Pension Benefits Standards Act, 1985* or any regulations made under paragraph 39(i) of that Act.

Pension benefits will continue to be paid to retirees as they fall due.

Other pension benefits cannot be distributed until the termination report is approved by the Superintendent.

FORMULE 2.1
(paragraphe 23.4(1))

AVIS À REMETTRE DANS LES TRENTÉ JOURS SUIVANT LA CESSATION TOTALE DU RÉGIME

Date de l'avis _____

Date de cessation du régime _____

Nom du participant (ou ancien participant) _____ Date de naissance _____

Nom de l'époux ou du conjoint de fait _____ Date de naissance _____

Bénéficiaire désigné _____

Le participant, l'ancien participant, leur époux ou conjoint de fait peuvent examiner, dans les bureaux de l'administrateur du régime, tous les documents déposés auprès du surintendant aux termes des paragraphes 10(1) ou 10.1(1) ou de l'article 12 de la Loi ou de tout règlement pris en vertu de l'alinéa 39*i*) de la Loi ou en commander des copies, en acquittant les frais raisonnables que l'administrateur a établis.

Les prestations de pension continueront d'être versées aux retraités à échéance.

Les autres prestations de pension ne peuvent être réparties avant que le surintendant n'ait approuvé le rapport sur la cessation.

FORM 2.2
(Subsection 23.4(2))

STATEMENT TO BE PROVIDED WITHIN 120 DAYS AFTER THE TERMINATION OF THE WHOLE OF THE PLAN

Statement date _____

Member's or former member's name _____ Date of birth _____

Spouse's or common-law partner's name _____ Date of birth _____

Designated beneficiary _____

Date employment began _____

Date credited service began _____

Date pensionable age reached _____

Date of first entitlement to early retirement pension _____

Credited service _____

FORM 2.2 — Continued

STATEMENT TO BE PROVIDED WITHIN 120 DAYS AFTER THE TERMINATION
OF THE WHOLE OF THE PLAN — Continued

Additional voluntary contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Required contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Employer contributions, in respect of a defined contribution provision, if any,

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of cessation of membership \$ _____

Transfers into the pension plan

(a) lump sum amounts \$ _____

(b) benefit attributable to such transfers \$ _____

(c) service credited to such transfers _____

Pension benefit payable to the member

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit payable \$ _____

Pension benefit payable for a limited period

(a) amount \$ _____

(b) from _____ to _____

Survivor benefit prior to early retirement

(a) total benefit \$ _____

(b) group insurance offset \$ _____

(c) net benefit \$ _____

Pension benefit credit for transfer purposes

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit credit payable \$ _____

Solvency ratio _____

Schedule of transfer payments (if solvency ratio is less than 1) _____

Formula, if any, for indexing the pension benefit or for calculating the pension benefit credit _____

Portability options available (transfer to another pension plan, a locked-in registered retirement savings plan, a life income fund or restricted life income fund, or purchase of an immediate or deferred life annuity) _____

The member or former member must give notice of the transfer option that they have chosen.

A description of any adjustments to benefits and the reasons for these adjustments _____

FORMULE 2.2
(paragraphe 23.4(2))

RELEVÉ À REMETTRE DANS LES CENT VINGT JOURS SUIVANT LA CESSATION TOTALE DU RÉGIME

Date du relevé _____

Nom du participant (ou de l'ancien participant) _____ Date de naissance _____

Nom de l'époux ou du conjoint de fait _____ Date de naissance _____

Bénéficiaire désigné _____

Date du début de l'emploi _____

Date du début du service crédité _____

Date où est atteint l'âge admissible _____

Date d'acquisition du droit à une pension de retraite anticipée _____

Service crédité _____

Cotisations facultatives du participant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Cotisations obligatoires du participant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Cotisations patronales, relativement à une disposition à cotisations déterminées, le cas échéant :

 a) versées durant l'exercice _____ \$

 b) accumulées à la date de cessation de la participation _____ \$

Transferts au régime de pension :

 a) montants globaux _____ \$

 b) prestation attribuable à de tels transferts _____ \$

 c) service crédité au titre de tels transferts _____ \$

Prestation de pension payable au participant :

 a) attribuable à la formule de prestation _____ \$

 b) attribuable aux cotisations facultatives _____ \$

 c) attribuable à la « règle de 50 % » _____ \$

 d) attribuable à tout autre montant global _____ \$

 e) total de la prestation de pension à payer _____ \$

Prestation de pension à payer pour une période déterminée :

 a) montant _____ \$

 b) de _____ à _____

Prestation au survivant avant la retraite anticipée :

 a) prestation totale _____ \$

 b) compensation au titre du régime collectif d'assurance _____ \$

 c) prestation nette _____ \$

Droits à pension aux fins de transfert :

 a) attribuables à la formule de prestation _____ \$

 b) attribuables aux cotisations facultatives _____ \$

 c) attribuables à la « règle de 50 % » _____ \$

 d) attribuables à tout autre montant global _____ \$

 e) total des droits à pension à payer _____ \$

Ratio de solvabilité : _____ \$

Barème des paiements de transfert (si le ratio de solvabilité est inférieur à 1) _____

Formule d'indexation de la prestation de pension ou formule de calcul des droits à pension (s'il y a lieu) _____

FORMULE 2.2 (suite)

RELEVÉ À REMETTRE DANS LES CENT VINGT JOURS SUIVANT LA CESSATION TOTALE DU RÉGIME (suite)

Options de transfert disponibles (transfert à un autre régime de pension, à un régime enregistré d'épargne-retraite immobilisé, à un fonds de revenu viager ou à un fonds de revenu viager restreint ou achat d'une prestation viagère immédiate ou différée) _____

Le participant ou l'ancien participant fait connaître son choix quant aux options de transfert.

Description des ajustements éventuels des prestations ainsi que les motifs d'ajustements _____

FORM 3
(Subsection 23(4))

STATEMENT TO BE PROVIDED WHEN A MEMBER DIES

Statement date _____

Member's name _____ Date of birth _____

Spouse's or common-law partner's name _____ Date of birth _____

Designated beneficiary _____

Date employment began _____

Date credited service began _____

Credited service _____

Additional voluntary contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of member's death \$ _____

Required contributions of member

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of member's death \$ _____

Employer contributions, in respect of a defined contribution provision, if any,

(a) made during the plan year \$ _____

(b) accumulated to date of member's death \$ _____

Transfers into the pension plan

(a) lump sum amounts \$ _____

(b) benefit attributable to such transfers \$ _____

(c) service credited to such transfers _____

Pension benefit credit payable to the member's spouse or common-law partner

(a) attributable to the benefit formula \$ _____

(b) attributable to additional voluntary contributions \$ _____

(c) attributable to the "50% rule" \$ _____

(d) attributable to any other lump sum amount \$ _____

(e) total pension benefit or pension benefit credit payable \$ _____

Solvency ratio _____

Schedule of transfer payments (if solvency ratio is less than 1) _____

Formula, if any, for indexing benefit or for calculating the pension benefit credit _____

Portability options available (transfer to another pension plan, a locked-in registered retirement savings plan, a life income fund or restricted life income fund, or purchase of an immediate or deferred life annuity) _____

FORMULE 3
(paragraphe 23(4))

RELEVÉ À REMETTRE EN CAS DE DÉCÈS DU PARTICIPANT

Date du relevé _____

Nom du participant _____ Date de naissance _____

Nom de l'époux ou du conjoint de fait _____ Date de naissance _____

Bénéficiaire désigné _____

Date du début de l'emploi _____

Date du début du service crédité _____

Service crédité _____

Cotisations facultatives du participant :

a) versées durant l'exercice _____ \$

b) accumulées à la date de décès du participant _____ \$

Cotisations obligatoires du participant :

a) versées durant l'exercice _____ \$

b) accumulées à la date de décès du participant _____ \$

Cotisations patronales, relativement à une disposition à cotisations déterminées, le cas échéant :

a) versées durant l'exercice _____ \$

b) accumulées à la date de décès du participant _____ \$

Transferts au régime de pension :

a) montants globaux _____ \$

b) prestation attribuable à de tes transferts _____ \$

c) service crédité au titre de tes transferts _____ \$

Droits à pension payables à l'époux ou au conjoint de fait du participant :

a) attribuables à la formule de prestation _____ \$

b) attribuables aux cotisations facultatives _____ \$

c) attribuables à la « règle de 50 % » _____ \$

d) attribuables à tout autre montant global _____ \$

e) total de la prestation de pension ou des droits à pension à payer _____ \$

Ratio de solvabilité : _____

Barème des paiements de transfert (si le ratio de solvabilité est inférieur à 1) _____

Formule d'indexation de la prestation de pension ou formule de calcul des droits à pension (s'il y a lieu) _____

Options de transfert disponibles (transfert à un autre régime de pension, à un régime enregistré d'épargne-retraite immobilisé, à un fonds de revenu viager ou à un fonds de revenu viager restreint ou achat d'une prestation viagère immédiate ou différée) _____

SCHEDULE 3
(Section 29)

FORM 5.2
(Section 23.3)

**SPOUSE'S OR COMMON-LAW PARTNER'S CONSENT TO THE ELECTION TO RECEIVE
A VARIABLE BENEFIT FROM A DEFINED CONTRIBUTION PENSION PLAN**

I, _____, hereby certify that I am the spouse or the common-law partner, as defined in subsection 2(1) of the *Pension Benefits Standards Act, 1985*, of _____.

I understand that my spouse or common-law partner has elected to receive a variable benefit directly from the pension plan, and that my written consent is required to enable my spouse or common-law partner to do so.

I understand that

- (a) electing to receive a variable benefit directly from the pension plan, will allow my spouse or common-law partner to manage his or her own pension fund and will allow some flexibility in determining the amount that will be paid as variable benefit in each calendar year;
- (b) the remaining funds may be used to purchase a life annuity at a later date, but there is no requirement that the remaining funds be used to purchase a life annuity;
- (c) if the remaining funds are used to purchase a life annuity, the life annuity must be joint unless I waive my entitlements by signing a separate waiver form within 90 days before the day on which the annuity payments begin; and
- (d) a variable benefit paid directly from the pension plan is not paid in the joint and survivor form.

I further understand that before purchasing a life annuity, the pension plan, will allow my spouse or common-law partner to withdraw some of the funds each year, subject to minimum and maximum withdrawal limits. I understand, however, that the amount of pension income or survivor benefit available to me in later years may be significantly reduced if

- (a) my spouse or common-law partner elects to withdraw the maximum amount permitted each year, or
- (b) the investment performance is poor.

Nevertheless, I consent to the receipt of variable benefits directly from the pension plan, and certify that

- (a) I have read this form and understand it,
- (b) neither my spouse or common-law partner nor anyone else has put any pressure on me to sign this form,
- (c) my spouse or common-law partner is not present while I am signing this form,
- (d) I realize that
 - (i) this form only gives a general description of the legal rights I have under the *Pension Benefits Standards Act, 1985* and the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*, and
 - (ii) if I wish to understand exactly what my legal rights are I must read the *Pension Benefits Standards Act, 1985* and the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* or seek legal advice, and
- (e) I realize that I am entitled to a copy of this consent form.

To consent to the transfer, I sign this consent form at _____ on this day of _____, 20_____.

Signature of spouse or common-law partner _____

Address of spouse or common-law partner _____

(home telephone #) _____

(work telephone #) _____

STATEMENT OF WITNESS

I certify that

- (a) My full name is _____
- (b) My address is _____
- (c) I witnessed this spouse or common-law partner sign this waiver in the absence of their spouse or common-law partner.

ANNEXE 3
(article 29)

FORMULE 5.2
(Article 23.3)

**CONSENTEMENT DE L'ÉPOUX OU DU CONJOINT DE FAIT AU CHOIX DE RECEVOIR UNE PRESTATION
VARIABLE AU TITRE D'UN RÉGIME DE PENSION À COTISATIONS DÉTERMINÉES**

Moi, _____, je certifie être l'époux ou le conjoint de fait, au sens de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, de _____.

Je comprends que mon époux ou mon conjoint de fait a choisi de recevoir une prestation variable directement du régime de pension et que mon consentement écrit est requis pour que mon époux ou mon conjoint de fait puisse toucher cette prestation.

Je comprends que :

- a) le fait de recevoir une prestation variable directement du régime de pension permettra à mon époux ou à mon conjoint de fait de gérer ses propres fonds de pension et lui confère une certaine latitude quant à la détermination du montant de la prestation variable qui sera versée chaque année civile;
- b) le solde des fonds pourrait être utilisé pour acheter une prestation viagère à une date ultérieure, mais que rien n'exige que ces fonds servent à l'achat d'une prestation viagère;
- c) la prestation viagère achetée avec le solde des fonds doit être une prestation réversible, sauf si je renonce à mes droits en signant un formulaire de renonciation distinct dans les quatre-vingt-dix jours précédant le premier versement de la prestation viagère;
- d) une prestation variable versée directement d'un régime de pension n'est pas réversible.

Je comprends également que, préalablement à l'achat d'une prestation viagère, le régime de pension permettra à mon époux ou à mon conjoint de fait d'en retirer des fonds chaque année, sous réserve des limites de retrait maximal et de retrait minimal. Cependant, je comprends que le montant du revenu de pension ou de la prestation de survivant auquel j'aurai droit ultérieurement pourrait être considérablement réduit dans les cas suivants :

- a) mon époux ou conjoint de fait choisit de retirer le montant maximal permis chaque année,
- b) le rendement du placement est faible.

Néanmoins, je consens au versement de prestations variables provenant directement du régime de pension et je certifie que :

- a) j'ai lu la présente formule et que je la comprends;
- b) ni mon époux ou mon conjoint de fait, ni personne d'autre n'a exercé de pression afin que je signe la présente formule;
- c) mon époux ou mon conjoint de fait n'était pas présent lorsque j'ai signé la présente formule;
- d) que je suis conscient que :
 - (i) la présente formule ne constitue qu'une description générale de mes droits au titre de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*,
 - (ii) si je souhaite comprendre précisément tous mes droits, je dois lire la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et le *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* ou demander l'avis d'un conseiller juridique;
- e) je sais que j'ai le droit de conserver une copie de la présente formule de consentement.

Je signe la présente formule pour donner mon consentement au transfert à _____, le _____ 20_____.

Signature de l'époux ou du conjoint de fait _____

Adresse de l'époux ou du conjoint de fait _____

(Numéro de téléphone à la maison) _____

(Numéro de téléphone au travail) _____

DÉCLARATION DU TÉMOIN

J'atteste ce qui suit :

- a) mon nom complet est _____
- b) mon adresse est _____
- c) j'ai été témoin de la signature du présent consentement par _____, en l'absence de son époux ou conjoint de fait.

Signature du témoin _____

(Numéro de téléphone à la maison) _____

(Numéro de téléphone au travail) _____

INDEX

Vol. 148, No. 39 — September 27, 2014

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**

Determination	
Oil country tubular goods	2448
Inquiry	
Professional, administrative and management support services.....	2448

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions	
2014-475, 2014-477 to 2014-479 and 2014-482 to 2014-484	2450
* Notice to interested parties.....	2449
Part 1 applications.....	2449

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted (Kirkoski, Randolph Bernard).....	2451
Permission granted (Uhres, François).....	2451

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians (<i>Erratum</i>).....	2440
Awards to Canadians.....	2440

GOVERNMENT NOTICES**Bank of Canada**

Statement	
Statement of financial position as at August 31, 2014.....	2445

Health, Dept. of

Controlled Drugs and Substances Act	
Notice to interested parties — Order amending Part 1 of Schedule VI to the Controlled Drugs and Substances Act and regulations amending the Schedule to the Precursor Control Regulations to add alpha-phenylacetoacetonitrile	2441

Office of the Superintendent of Financial Institutions

Assessment of Pension Plans Regulations	
Basic rate.....	2444

GOVERNMENT NOTICES — Continued**Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of**

Criminal Code	
Revocation of designation as fingerprint examiner.....	2442

Transport, Dept. of

Canada Marine Act	
Trois-Rivières Port Authority — Supplementary letters patent.....	2443

MISCELLANEOUS NOTICES

* Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. (The)	
Application to establish a foreign bank branch.....	2452
* HSBC Trust Company (Canada) / Société de fiducie HSBC (Canada) and HSBC Loan Corporation (Canada) / Société de prêts HSBC (Canada)	
Letters patent of amalgamation.....	2452
North Shore Oyster Co. Inc.	
Plans deposited.....	2453
Sovereign Order of St. John of Jerusalem, Knights Hospitaller — Priory of Eastern Canada (The)	
Surrender of charter	2453

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (Second Session, Forty-First Parliament).....	2447
---	------

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	2455
Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations	2520

Finance, Dept. of

Pension Benefits Standards Act, 1985 and Pooled Registered Pension Plans Act	
Regulations Amending Certain Regulations Relating to Pensions	2531

INDEX

Vol. 148, n° 39 — Le 27 septembre 2014

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

* Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd. (The) Demande d'ouverture d'une succursale de banque étrangère.....	2452
North Shore Oyster Co. Inc. Dépôt de plans.....	2453
* Société de fiducie HSBC (Canada) / HSBC Trust Company (Canada) et Société de prêts HSBC (Canada) / HSBC Loan Corporation (Canada) Lettres patentes de fusion.....	2452
Sovereign Order of St. John of Jerusalem, Knights Hospitaller — Priory of Eastern Canada (The) Abandon de charte	2453

AVIS DU GOUVERNEMENT**Banque du Canada**

Bilan État de la situation financière au 31 août 2014.....	2446
---	------

Bureau du Surintendant des institutions financières

Règlement sur les cotisations des régimes de retraite Taux de base.....	2444
--	------

Santé, min. de la

Loi réglementant certaines drogues et autres substances Avis aux parties intéressées — Décret modifiant la partie 1 de l'annexe VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances et règlement modifiant l'annexe du Règlement sur les précurseurs de manière à ajouter l'alpha-phenylacetonitrile	2441
--	------

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales	2442
--	------

Transports, min. des

Loi maritime du Canada Administration portuaire de Trois-Rivières — Lettres patentes supplémentaires	2443
--	------

COMMISSIONS**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Kirkoski, Randolph Bernard)	2451
Permission accordée (Uhres, François).....	2451

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

* Avis aux intéressés	2449
Décisions 2014-475, 2014-477 à 2014-479 et 2014-482 à 2014-484	2450
Demandes de la partie 1	2449

Tribunal canadien du commerce extérieur

Décision Fournitures tubulaires pour puits de pétrole	2448
Enquête Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion	2448

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de lois privés (Deuxième session, quarante et unième législature).....	2447
---	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence.....	2520
Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).....	2455

Finances, min. des

Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension et Loi sur les régimes de pension agréés collectifs Règlement modifiant certains règlements sur les pensions.....	2531
--	------

RÉSIDENTE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens (<i>Erratum</i>)	2440
Décorations à des Canadiens	2440